

11 de junio de 2026
Nº de registro 202699303471

SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
Dirección Ejecutiva
PRESENTE

De mi consideración,

Mediante la presente, vengo a ingresar a vuestro servicio "Evacúa Traslado", correspondiente a Evacúa traslado recursos de reclamación RCA N°04/2026 de la Comisión de Evaluación de Valparaíso, proyecto Terminal Cerros de Valparaíso TCVAL..

Se adjunta documento:

- [Evacúa_Traslado_](#)

Saluda atentamente a usted,



Firmado Digitalmente por
Magdalena María Prieto
Pradenas
Fecha: 11-06-2026
13:46:32:870 UTC -04:00
Razón: Firma realizada
por el sistema OPV
Lugar: OPV

Magdalena María Prieto Pradenas
Empresa Portuaria Valparaíso
Persona Jurídica

GD/028/2026

En Valparaíso, 10 de junio de 2026

Señor
Arturo Farías Alcaíno
Director Ejecutivo
Servicio de Evaluación Ambiental
Presente

EVACÚA TRASLADO

Franco Gandolfo Costa, en representación de Empresa Portuaria Valparaíso ("**EPV**" o el "**Titular**"), Rol Único Tributario número 61.952.700-3, titular del proyecto "*Terminal Cerros de Valparaíso TCVAL*" ("**TCVAL**" o "**el Proyecto**"), ambos domiciliados para estos efectos en Errázuriz N°25, Valparaíso, a Ud. respetuosamente digo:

Que, por este acto vengo en evacuar el informe ordenado a mi representada mediante Resolución Exenta N° 202699101489, de fecha 19 de abril de 2026, de la Dirección Ejecutiva, notificada a esta parte con fecha 20 de mayo de 2026, cuyo plazo fue ampliado mediante Resolución Exenta N° 202699101547, de fecha 3 de junio de 2026, en el contexto de los recursos de reclamación presentados por doña **Rosa-Inés Martínez** y don **Gonzalo Ilabaca Astorga**, ambos de fecha 7 de abril y 15 de abril de 2026, respectivamente, en contra de la Resolución Exenta N°04, de 10 de marzo de 2026, ("**RCAN°04/2026**"), de la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso del Servicio de Evaluación Ambiental ("**SEA**"), que calificó ambientalmente favorable el Proyecto.

En ese contexto, solicito respetuosamente se tengan presente los antecedentes de hecho y consideraciones de derecho del presente informe y, en definitiva, se rechacen los recursos de reclamación interpuestos, en síntesis, por los siguientes fundamentos:

- (1) **Las observaciones ciudadanas realizadas por las reclamantes fueron adecuadamente consideradas y respondidas por la autoridad.**
- (2) **El Proyecto cumplió con la normativa y las Guías emitidas por el SEA al momento de definir su área de influencia.**
- (3) **En la evaluación ambiental se evaluaron adecuadamente los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la LBGMA y se presentaron medidas de mitigación y compensación adecuadas para hacerse cargo de los impactos significativos del proyecto.**
- (4) **El proceso de evaluación cumplió a cabalidad con los dispuesto por el Ilustre Tribunal Ambiental y la Excelentísima Corte Suprema, evaluando nuevamente**

los dos aspectos por los cuales se retrotrajo el procedimiento: impactos al paisaje e impactos a medio humano, acotado a la supresión de la ex caleta Sudamericana.

A continuación, y para simplificar el análisis de este documento, se desarrollará una tabla de contenido que permitirá acceder fácilmente a los distintos argumentos de mi representada.

CONTENIDO

I.	Antecedentes generales del proyecto.....	2
A.	Primer procedimiento de evaluación ambiental.....	2
B.	Segundo procedimiento de evaluación ambiental.....	5
II.	Reclamos administrativos deducidos en contra de la RCA N°04/2026	7
III.	Aspectos formales: Cosa Juzgada y Falta de congruencia	11
A.	Cosa juzgada.....	11
B.	Infracción al principio de congruencia.....	17
IV.	Debida consideración de las observaciones ciudadanas.....	20
A.	Sobre la reclamación de Rosa-Inés Martínez.....	22
1.	Aspectos generales.....	22
2.	Alegaciones sobre un supuesto fraccionamiento de proyecto.....	22
3.	Alegaciones sobre uso de suelo y pertinencia de las medidas de compensación por el impacto declarado en paisaje.....	24
4.	Alegación en relación al ruido.....	28
5.	Alegación en relación al impacto vial	32
6.	Alegación en relación al dique flotante Sociber.....	39
7.	Alegación en relación al Varadero	40
8.	Alegación en relación al Muelle Prat.....	42
9.	Alegación en relación a los lancheros.....	44
10.	Alegación en relación al valor turístico de la Bahía.	46
B.	Sobre la reclamación de Gonzalo Ilabaca.....	48
1.	Aspectos generales.....	48
2.	Alegaciones sobre un supuesto fraccionamiento de proyecto.....	49
3.	Alegaciones sobre una supuesta vulneración al concepto de paisaje y respecto de la metodología utilizada.....	51
4.	Alegaciones sobre las medidas de mitigación y compensación propuestas.....	55
5.	Alegaciones sobre supuesta omisión en la evaluación de medio humano.....	58
V.	Conclusiones.....	61

I. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO

A. Primer procedimiento de evaluación ambiental

1. Con fecha 23 de septiembre de 2014, el Proyecto “ Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl” (el “**Proyecto**”) fue sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“**SEIA**”)

mediante un Estudio de Impacto Ambiental ("EIA") ante la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental ("SEA") de la Región de Valparaíso, siendo admitido a trámite por Resolución Exenta N°354, de 24 de septiembre de 2014.

2. Se trataba de un proyecto para la construcción y operación de un nuevo terminal portuario, situado en la Región de Valparaíso, provincia y comuna de Valparaíso, que consistía en la construcción de un muelle de aproximadamente 725 metros de longitud, una nueva explanada de aproximadamente 9,1 hectáreas y dos sitios de atraque en el sector Costanera de Puerto Valparaíso, contemplando un monto aproximado de inversión de quinientos millones de dólares. Durante la fase de construcción, considera, en el sector de Laguna Verde, la apertura y cierre de una cantera para la provisión de material pétreo y la rehabilitación del muelle de la Central AES Gener para el embarque de dicho material. La iniciativa debía someterse al SEIA por tratarse de un puerto y contemplar actividades de dragado y extracción industrial de áridos.
3. El primer proceso de Participación Ciudadana se desarrolló por un período de sesenta días hábiles, entre el 09 de octubre de 2014 y el 06 de enero de 2015. Posteriormente, debido a las modificaciones introducidas al Proyecto, se efectuó un segundo proceso entre el 12 de abril de 2016 al 23 de mayo de 2016, y un tercer proceso entre el 30 de agosto de 2017 y el 13 de octubre de 2017.
4. La evaluación del EIA incluyó una Adenda de 24 de marzo de 2016, una Adenda Complementaria de 18 de julio de 2017 y una Adenda Complementaria 2 de 19 de junio de 2018, culminando con el Informe Consolidado de Evaluación de 28 de agosto de 2018.
5. Mediante Resolución Exenta N°039, de 02 de octubre de 2018, la Comisión de Evaluación ("COEVA") de la Región de Valparaíso calificó ambientalmente favorable el Proyecto ("RCA N°039/2018"). En esa fecha el titular era Terminal Cerros de Valparaíso S.A. ("TCVAL").
6. Con posterioridad, y tras el término anticipado del contrato de concesión por parte de TCVAL, la titularidad de la RCA y del Proyecto fue asumida por Empresa Portuaria Valparaíso, cambio reconocido por el SEA mediante Resolución Exenta N°078, de 21 de marzo de 2019.
7. En contra de la RCA N°039/2018 se interpusieron diez (10) recursos de reclamación administrativa, de los cuales nueve (9) fueron reclamos de personas que participaron en el proceso de participación ciudadana (de las cuales 2 se declararon inadmisibles) y un (1) fue un reclamo del Titular. Estos reclamos fueron resueltos por el Comité de Ministros mediante la Resolución Exenta N°202099101439, de fecha 19 de junio de 2020. Además, se presentaron 5 solicitudes de invalidación¹, las cuales fueron rechazadas ese año por la COEVA de Valparaíso (Resolución Exenta N° 14, de 26 de junio de 2020).

¹ Corresponden a las solicitudes presentadas por los Srs. Pablo Alarcón Fernández, Pedro Donoso Aránguiz, por sí y en representación de la Asociación de Arquitectos y Profesionales por el Patrimonio de Valparaíso

8. A continuación, una Tabla que resume lo anterior.

Tabla 1: Reclamos administrativos y solicitudes de invalidación presentados en contra de la RCA N°039/2018.

Reclamo titular	Reclamos PAC	Solicitudes de invalidación
TCVAL (posteriormente, EPV)	Rosa Landero Verdugo	Pablo Alarcón Fernández
	Gonzalo Ilabaca Astorga	Pedro Donoso Aránguiz, por sí y en representación de la Asociación de Arquitectos y Profesionales por el Patrimonio de Valparaíso (PLANCERRO)
	Natalie Harder	Fundación Humanos Derechos
	Viviana Canelo Díaz	Ilte. Municipalidad de Valparaíso (inadmisible)
	Rosa-Inés Martínez	Corporación Municipal de Valparaíso para el Desarrollo Social (CORMUVAL)
	Mario Tapia Rey	
	Erich Straube Ríos	
	Francisco Osorio Mancilla (inadmisible)	
	Ilte. Municipalidad de Valparaíso (inadmisible)	

9. El Comité de Ministros, mediante la Resolución Exenta N°202099101439, antes citada, acogió parcialmente reclamos de observantes PAC Srs(as). Ilabaca, Harder, Canelo y Tapia, sólo en relación con el **componente paisaje**, y establece condición que garantice que la medida de mejoramiento y construcción de dos miradores, compense efectivamente el impacto ambiental; rechaza el resto de las reclamaciones de los observantes PAC; y acoge parcialmente la reclamación del proponente (titular) y modifica condiciones que señala relativas al vertimiento y en punto 4.2 precisa en lo referente al Acceso Sur para la fase de operación lo indicado en el considerando 13.7.

10. Más adelante, EPV, Sra. Martínez Moraga, Sr. Ilabaca Astorga, Fundación Humanos Derechos, Sr. Alarcón Fernández, PLANCERRO y CORMUVAL recurrieron judicialmente ante el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental. Por sentencia de 25 de mayo de 2022, dictada en la causa Rol R-244-2020 (que acumuló las causas Roles 245, 246, 247, 249, 250 y 254, todas de 2020), el Ilte. Segundo Tribunal Ambiental acogió parcialmente lo solicitado, anuló parcialmente la RCA N°039/2018 y ordenó retrotraer la evaluación ambiental hasta la etapa de dictar un nuevo ICSARA, a fin de que se contemplaran las observaciones indicadas en dicha resolución.

11. En ese sentido, se debe tener en consideración que el Ilte. Tribunal Ambiental resolvió:

(PLANCERRO), la Fundación Humanos Derechos, la Ilte. Municipalidad de Valparaíso y la Corporación Municipal de Valparaíso para el Desarrollo Social (CORMUVAL).

11.1. Acoger la reclamación de EPV y dejar sin efecto el resuelvo 4.2² de la Resolución Exenta N°202099101439, de fecha 19 de junio de 2020.

11.2. Acoger parcialmente las reclamaciones deducidas por la Sra. Rosa Inés Martínez Moraga y Sr. Gonzalo Ilabaca Astorga, en contra de la Resolución Exenta N°202099101439, de fecha 19 de junio de 2020, y:

“en consecuencia, anular parcialmente la RCA N° 39/2018, conforme a lo razonado en la sentencia. Así, deberá retrotraerse la evaluación ambiental hasta la etapa de dictarse un nuevo ICSARA que se refiera, únicamente, a la eventual alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos por la salida de los pescadores y relocalización de la caleta Sudamericana, así como a la evaluación y predicción del impacto ambiental sobre el paisaje y a las medidas de mitigación, reparación y/o compensación para tal componente, para que el titular proceda a la presentación de una nueva Adenda con ese solo objeto, debiendo la autoridad requerir los pronunciamientos a los OAECA que corresponda, para luego dictar un nuevo ICE y proceder a una calificación que complemente la RCA N° 39/2018 en los aspectos referidos.” (énfasis agregado).

12. Finalmente, mediante sentencia de fecha 16 de agosto de 2023, la Excma. Corte Suprema en autos Rol N°40.806-2022, rechazó los recursos de casación interpuestos, quedando firme lo resuelto por el Ilte. Segundo Tribunal Ambiental.

B. Segundo procedimiento de evaluación ambiental

13. En cumplimiento de lo ordenado, mediante Resolución Exenta N°20230500192, de 30 de mayo de 2023 (rectificada por Resolución Exenta N°202305101301, de 31 de mayo de 2023), la COEVA retrotrajo el procedimiento de evaluación del EIA y suspendió los efectos de la parte no anulada de la R.E. N° 039/2018, por todo el tiempo que dure la evaluación ambiental de la parte viciada, hasta la dictación de la RCA complementaria.

14. Durante el procedimiento retrotraído, se presentó una Adenda de 19 de junio de 2024, una Adenda Complementaria de 02 de diciembre de 2025 y una Adenda Excepcional de 26 de enero de 2026.

15. En definitiva, para cumplir con lo dispuesto y consultado por la autoridad ambiental, se hicieron una serie ajustes al Proyecto. Asimismo, se llevó a cabo un Cuarto Proceso de Participación Ciudadana, entre el 18 de julio de 2024 y el 29 de agosto de 2024. Las modificaciones sustantivas que justificaron lo anterior fueron³:

² Este resuelvo indicaba que: “En lo referente al Acceso Sur para la fase de operación se precisa lo ya indicado en el Considerando N° 13.7 de la presente resolución”. A su vez, este considerando indica que: “Por otra parte, sin perjuicio de lo señalado anteriormente, es necesario precisar que en el Punto N° 8.3 del Anexo 33 de la Adenda Complementaria, el Proponente aborda materias relacionadas al Acceso Sur, que se utilizará para el ingreso al Proyecto en fase de operación, no identificándose impactos contemplados en el literal c) del artículo 11 de la ley N° 19.300.”.

³ Conforme a lo resuelto por la Resolución Exenta N°202405001116, de fecha 03 de julio de 2024, de la Dirección Regional de Valparaíso del SEA.

15.1. La incorporación de un nuevo impacto significativo sobre la componente **Sistemas de vida y costumbres de grupos humanos**, denominado “*P-MH-01: Dificultad para la integración socio laboral entre los grupos de pescadores artesanales de la ex caleta Sudamericana y los grupos de pescadores establecidos en la caleta El Manzano*” asociado a la medida de Compensación “*M-COM-MH-01: Plan para la gestión de la buena convivencia y resolución de conflictos*”.

15.2. Realizada la nueva predicción y evaluación del impacto ambiental sobre el valor paisajístico, se reconocen **22 nuevos impactos ambientales significativos sobre el componente paisaje**.

15.3. Se proponen **nuevas medidas de mitigación y compensación**, a saber:

Tabla 2: Nuevas medidas de compensación por impacto paisajístico.

<i>Código</i>	<i>Descripción</i>
<i>O-MIT-PA-1</i>	<i>Medida de Mitigación Sitio Costanera (considera la reducción de la superficie del sector del terminal TCVL, aproximadamente en un 50%)</i>
<i>O-COM-PA-1</i>	<i>Diseño y construcción de Paseo Costero Malecón</i>
<i>O-COM-PA-2</i>	<i>Diseño y construcción de Paseo-Mirador Puerto</i>
<i>O-COM-PT-3</i>	<i>Diseño y ejecución de Plaza del Mar</i>
<i>O-COM-PT-4</i>	<i>Diseño y construcción de ascensor El Arrayán</i>

16. Cabe mencionar que, a partir de los ICSARA dictados por el SEA Valparaíso, el titular presentó Adendas que aclararon y se hicieron cargo de las observaciones que se originan a partir del fallo del tribunal ambiental. Es necesario señalar que, dichos ICSARA no solamente ponen foco en lo técnico-ambiental con relación al paisaje y a los grupos humanos que pertenecían a los sindicatos de la ex caleta Sudamericana, sino también en revisar y responder, en caso de que corresponda, las observaciones del proceso retrotraído de participación ciudadana que tenían relación con el fallo. Asimismo, para responder las observaciones, el titular realizó una serie de estudios complementarios adicionales y, productos de estos, se acota el proyecto para de esta forma, mitigar los impactos sobre los objetos de protección. Junto con ello, se propusieron una serie de medidas de compensación que se hacen cargo de los nuevos impactos que el proyecto reconoce.

17. Se debe tener especial atención con el hecho de que, las modificaciones que el proyecto realiza no modifican las partes que proveen los insumos para llevar a cabo las obras del proyecto, es decir, no modifica la cantera desde donde se extraerá el material pétreo, ni la ubicación del lugar desde donde se extraerá la arenas y, tampoco se modifica la ubicación donde realizará el punto de vertimiento del material dragado para construir las obras.

18. La evaluación culminó con un nuevo Informe Consolidado de Evaluación, de 23 de febrero de 2026, y con el acuerdo de la COEVA adoptado en Sesión Ordinaria N°05, de 03 de marzo de 2026. Dicho informe concluye que “*El Servicio de Evaluación Ambiental de*

la Región de Valparaíso recomienda aprobar el EIA del proyecto "Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl" basándose en que: El proyecto cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable identificada en la sección 10 de este documento; cumple con los requisitos de otorgamiento de carácter ambiental contenidos en los permisos y pronunciamientos ambientales sectoriales aplicables identificados en la sección 11 de este documento; y se hace cargo de los efectos, características y circunstancias establecidas en el artículo 11 de la Ley N°19.300, proponiendo medidas de mitigación y compensación adecuadas identificadas en la sección 7 del presente ICE. El Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso, recomienda aprobar íntegramente el presente ICE".

19. Mediante Resolución Exenta N°04, de 10 de marzo de 2026, la COEVA calificó en forma favorable el Proyecto ("**RCA N°04/2026**"). Dicha resolución fue notificada a los observantes del proceso de Participación Ciudadana mediante publicación en el Diario Oficial y en el Diario La Estrella, con fecha 17 de marzo de 2026.
20. De esta forma, luego de 12 años desde el primer ingreso a evaluación ambiental, el proyecto obtuvo nuevamente su calificación ambiental favorable, en atención al cumplimiento de la normativa ambiental aplicable y hacerse cargo de los impactos declarados mediante medidas adecuadas.
21. Ahora bien, en contra de la RCA N°04/2026, se interpusieron tres recursos de reclamación al amparo de los artículos 29 y 20 de la Ley N°19.300, de bases generales del medio ambiente ("**LBGMA**" o "**Ley 19.300**"). Cabe mencionar que, dos de ellos, se interpusieron por los mismos reclamantes PAC de la RCA original del año 2018: doña Rosa-Inés Martínez, con fecha 07 de abril de 2026; y don Gonzalo Ilabaca Astorga, con fecha 15 de abril de 2026. El tercer reclamo, fue interpuesto por don Patricio Veas Moreno, en su calidad de Presidente de la Cámara de Comercio y Turismo de Valparaíso, con fecha 29 de abril de 2026.
22. La Dirección Ejecutiva del SEA, en su calidad de Secretaría del Comité de Ministros, se pronunció sobre la admisibilidad de dichos recursos, mediante la Resolución Exenta N°202699101489, de fecha 19 de mayo de 2026, resolviendo admitir a trámite los reclamos de doña Rosa-Inés Martínez y de don Gonzalo Ilabaca Astorga, por cumplir los requisitos legales y reglamentarios, y no admitir a trámite el reclamo de don Patricio Veas Moreno, por carecer de legitimación al no haber formulado observaciones durante el proceso de Participación Ciudadana.

II. RECLAMOS ADMINISTRATIVOS DEDUCIDOS EN CONTRA DE LA RCA N°04/2026

23. Ambos recursos de reclamación sostienen que las observaciones formuladas durante el proceso de participación ciudadana no fueron debidamente consideradas, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 30 bis de la LBGMA.

24. A continuación, un cuadro resumen con las observaciones ciudadanas que presentaron los observantes Sr. Ilabaca y Sra. Martínez⁴.

Tabla 3: Síntesis de las observaciones ciudadanas del Sr. Ilabaca y la Sra. Martínez.

Observaciones Sr. Gonzalo Ilabaca	Observaciones Sra. Rosa-Inés Martínez
<p><u>Observaciones ingresadas con fecha 05.01.2015⁵ (Observación 101 del Anexo A):</u> El observante estima que “se debe hacer el puerto en Yolanda y Playa San Mateo, por estar en los extremos del anfiteatro (dónde hay acantilados) y dejar el centro para el acceso ciudadano”. Luego, formula 4 observaciones específicas referidas (i) al plan maestro del modelo de la concesión del Terminal 2, (ii) el emplazamiento del proyecto, (iii) a si el Proyecto cuenta con permisos para intervenir el fondo marino, y (iv) cuestiona las canteras que se proyectan en Laguna Verde.</p>	<p><u>Observaciones ingresadas con fecha 13.10.2017⁶ (Observación 258 del Anexo A):</u> La observante estima que (1) hay un fraccionamiento con el Proyecto “Mejoramiento de Acceso al Puerto de Valparaíso” presentado por EPV; (2) que no se han evaluado los efectos sinérgicos con este último; (3) deficiencias en la logística portuaria respecto a la salida de la carga; (4) se cuestiona el tránsito de camiones; (5) se alega que el Proyecto generará contaminación lumínica en el área portuaria y el entorno extra portuario; (6) que se generará alta contaminación acústica; (7) se expone la situación de la Caleta Sudamericana; y (8) se cuestiona la maniobra de las naves y su relación con los lancheros del Muelle Prat.</p>
<p><u>Observaciones ingresadas con fecha 23.05.2016⁷ (Observación 339 del Anexo A):</u> Observación 1: “T2 hace irreversible la posibilidad de que la Zona Unesco tenga una relación visual y de acceso peatonal amplio al borde costero, lo que significa que dicha zona nunca podrá desarrollar su real valor e importancia”. Observación 2: “El alargue de 60 m del T2 pasando más allá de calle Edwards”. Observación 3: “La re-ubicación del Dique”. Observación 4: “Tsunamis”. Observación 5: “La salida de camiones por el borde costero entre el espigón y Yolanda”. Observación 6: “La nueva cantera de Laguna Verde”. Observación 7: “Lancheros y la poza del muelle Prat”. Observación 8: “Proyectos de mitigación”.</p>	<p><u>Observaciones ingresadas con fecha 28.08.2024⁸ (Observación 33 del Anexo B):</u> La observante estima que (1) hay un supuesto fraccionamiento con los proyectos de San Mateo y la Ampliación del frente de atraque del Sitio 3; (2) que hay un cambio sustantivo del Proyecto en los términos del artículo 2º literal g) del Reglamento del SEIA; (3) si se ha efectuado la respectiva consulta de pertinencia para las compensaciones ofrecidas en terrenos portuarios, a saber, el Paseo Malecón, la Plaza del Mar y el Paseo Mirador; (4) aumento en el impacto acústico por la nueva configuración del Proyecto; (5) impacto vial por el flujo vehicular y el movimiento de carga; (6) se cuestiona el traslado del Dique Flotante; (7) se alega que no se reconoce el compromiso de construcción de una nueva caleta para los pescadores de la antigua Caleta Sudamericana; (8) se omiten datos sobre el varadero; (9) se cuestionan los impactos sobre el Muelle</p>

⁴ Se hace presente que las observaciones ciudadanas fueron sistematizadas en dos anexos de la RCA N°04/2026 (A y B), a los cuales se hace referencia en la Tabla 3.

⁵ Disponible on line en <https://seia.sea.gob.cl/archivos/2015/02/12/Gonzalo_Ilabaca_Astorga.pdf> [consultado on line el 28 de mayo de 2026].

⁶ Disponible on line en <https://seia.sea.gob.cl/archivos/2017/12/26/OBS.CIUDADANA_ROSA_INES_MARTINEZ_MORAGA.PDF> [consultado on line el 28 de mayo de 2026].

⁷ Disponible on line en <https://seia.sea.gob.cl/archivos/2016/07/15/gonzalo_ilabaca_a..PDF> [consultado on line el 28 de mayo de 2026].

⁸ Disponible on line en <<https://seia.sea.gob.cl/documentos/documento.php?idDocumento=2163120238>> [consultado on line el 28 de mayo de 2026].

	<p>Prat; (10) las rutas turísticas de los lancheros; (11) afectación al valor turístico de la Bahía; (12) se cuestiona que las medidas de mitigación presentadas solo constituyen anteproyectos; (13) no se han presentado nuevos estudios de seguridad, considerando el manejo de cargas peligrosas; y (14) que los estudios y línea base del Proyecto se encuentran desactualizados.</p>
<p><u>Observaciones ingresadas con fecha 13.10.2017⁹ (Observación 340 del Anexo A):</u> El observante sostiene que el T2 generará un daño "<i>alto, permanente, irreversible y no mitigable</i>" sobre el Sitio UNESCO, la Zona Típica, los Monumentos Nacionales y el borde costero, afectando además la costanera como principal espacio público, la salud, descanso y plusvalía de los porteños, la Caleta Sudamericana, el Dique Sociber y la cantera de Laguna Verde (Reserva de la Biósfera). Denuncia el fraccionamiento respecto del proyecto "Mejoramiento de Acceso al Puerto de Valparaíso", la falta de evaluación de efectos sinérgicos y acumulativos con TPS, compensaciones insuficientes (art. 100 D.S. N° 40/2012) y ausencia de un Plan Portuario Nacional conocido. Solicita rechazar el proyecto o, en subsidio, exigir un nuevo EIA con evaluación sinérgica, constituir el Consejo Ciudad-Puerto (Ley N° 19.542), y disponer medidas de mitigación y compensación verificables en materia de ruido, iluminación, tránsito, riesgo por sustancias peligrosas, tsunami y patrimonio arqueológico subacuático.</p>	
<p><u>Observaciones ingresadas con fecha 27.08.2024¹⁰ (Observación 8 del Anexo B):</u> El observante sostiene que el proyecto Sitio Costanera, pese a reducir a la mitad el TCVAL original (de 820 m a 430 m de frente, de 11,8 a 3,8 ha, y de 1.000.000 a 332.000 Teus/año), mantiene la misma intensidad portuaria frente al Sitio de Patrimonio Mundial (SPM) y su Zona de Amortiguamiento, concentrando 5 grúas de 90 m de altura en un espacio menor, lo que agravaría el impacto visual, de ruido y de alejamiento del mar sobre los cerros Concepción y Alegre. Invoca el Estudio de Impacto Patrimonial (EIP) que concluyó que el proyecto generaría un impacto "<i>alto, permanente,</i></p>	

⁹ Disponible on line en https://seia.sea.gob.cl/archivos/2017/12/22/299_OBS.CIUDADANA_GONZALO_ILABACA_ASTORGA_2_.PDF [consultado on line el 28 de mayo de 2026].

¹⁰ Disponible on line en <https://infofirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=2024/08/28/93a7-5fb1-430b-a394-cc5922b28e58> [consultado on line el 28 de mayo de 2026].

<p><i>irreversible y no mitigable</i>" sobre el SPM, conclusión que el observante considera vigente al no haberse actualizado. Cuestiona que las mitigaciones y compensaciones (paseos costaneros, plaza y ascensor Arrayán) se ubiquen fuera del SPM y constituyan anteproyectos y no obras concretas. Plantea que la reducción del proyecto configura un cambio significativo que ameritaría un nuevo proceso de evaluación (art. 2 letra g, D.S. 40), y que su inserción en una ampliación portuaria mayor (hacia 2.000.000 Teus) implicaría fraccionamiento. Denuncia además una distorsión metodológica del componente Paisaje: cambio de ángulos en los Puntos de Observación y un estudio de Unidad de Paisaje que sectoriza la ciudad de forma distinta al polígono del SPM, concluyendo que este carece de valor paisajístico.</p>	
---	--

25. Por su parte, los reclamos PAC presentados por el Sr. Ilabaca y la Sra. Martínez se refieren a los siguientes temas:

Tabla 4: Síntesis de los Reclamos PAC Ilabaca y Martínez.

Reclamo PAC Ilabaca	Reclamo PAC Martínez
Falta de proporcionalidad y compensaciones perjudiciales (pp. 5-6)	Fraccionamiento (pp. 1-6)
Ausencia absoluta de equivalencia (p. 6)	Compensaciones (pp. 7-11)
Compensación como nueva externalidad negativa (p. 6)	Impacto acústico - ruido (pp. 11-18)
Fraccionamiento proscrito del Proyecto (p. 6)	Impacto vial (pp. 18-25)
Mitigaciones ilusorias y engañosas (pp. 7-8)	Dique flotante (pp. 25-27)
Vulneración del artículo 5° inc. 2° de la Constitución y de la Convención UNESCO (p. 8)	Varadero (pp. 27-30)
Articulación con el derecho interno (p. 8)	Afectación al Muelle Prat (pp. 30-34)
Desacato a misiones técnicas internacionales (p. 8)	Rutas turísticas de los lancheros (pp. 34-36)
Omisión del nexo entre asentamiento humano y el Activo de la Memoria (p. 9)	Afectación al valor turístico de la Bahía (pp. 36-38)
Infracción al artículo 50 letra d) de la Ley de Puertos (p. 9)	
Vulneración al concepto de paisaje en el SEIA (p. 9)	

26. A continuación, se procede a dar cuenta en forma específica de las alegaciones contenidas en cada uno de los recursos señalados. No obstante, previo a ello, haremos hincapié en algunas cuestiones formales previas que deben tenerse en consideración al momento de resolver los recursos de reclamación.

III. ASPECTOS FORMALES: COSA JUZGADA Y FALTA DE CONGRUENCIA

A. Cosa juzgada

27. El primer aspecto para el análisis de cada reclamación PAC, que debe llevar al Comité de Ministros a resolver el rechazo de las mismas, se encuentra la **vulneración del efecto de cosa juzgada**, consistente en la inmutabilidad de los resultados del ejercicio de la función jurisdiccional.
28. Al efecto, la cosa juzgada se ha entendido tradicionalmente como *“ la autoridad y eficacia de una sentencia judicial cuando no existen contra ella medios de impugnación que permitan modificarla. Es autoridad en cuanto la sentencia emana de un acto atribuible a uno de los poderes del Estado, en este caso la jurisdicción. La eficacia significa que la sentencia, una vez que adquiere el carácter de cosa juzgada, es inimpugnable, inmutable y coercible, es decir, puede dar lugar al uso legítimo de la fuerza pública para exigir su cumplimiento.”*¹¹.
29. Lo anterior, debe entenderse con relación al artículo 76 inciso 1º de la Constitución Política de la República (**“CPR”**), que dispone que la facultad de conocer de las causas civiles y criminales, de resolverlas y de hacer ejecutar lo juzgado, pertenece exclusivamente a los tribunales establecidos por la ley. Ni el Presidente de la República ni el Congreso pueden, en caso alguno, ejercer funciones judiciales, avocarse causas pendientes, revisar los fundamentos o contenido de sus resoluciones o hacer revivir procesos fenecidos.
30. El citado precepto es el fundamento constitucional de la cosa juzgada, en virtud del cual, entre otras consideraciones, no es lícito que la Autoridad Administrativa o Legislativa revise los fundamentos de lo resuelto o haga revivir procesos fenecidos, esto es, terminados. Como señala un destacado autor, *“[a] diferencia de la Administración, los tribunales juzgan una actividad ajena, y sus decisiones, además de tener la fuerza ejecutiva, producen efectos de cosa juzgada. Constituyen la última palabra en cuanto a la aplicación del derecho en un Estado constitucional de derecho.”*¹².
31. Pues bien, en el presente caso, las reclamaciones pretenden lograr un objetivo que infringe dicho principio central del Derecho, puesto que contienen alegaciones sobre impactos cuya evaluación ambiental quedó firme en virtud de la sentencia dictada por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental y ratificada por la Excma. Corte Suprema, la cual fijó claramente y con autoridad de cosa juzgada el contenido que habría de tener el procedimiento de evaluación ambiental reanudado.
32. Tal sentencia, como bien sabe este Comité, dejó firme y vigente todo el contenido de la RCA N°039/2018, salvo aquella parte que decía relación con la evaluación de la

¹¹ Andrés BordalíSalamanca et al., El proceso civil: el juicio ordinario de mayor cuantía (Legal Publishing Chile, 2013), 356.

¹² Iván Hunter Ampuero, Tutela judicial y administrativa del medio ambiente, 1º edición, I (DER Ediciones, 2023), 148.

situación de la caleta Sudamericana, en cuanto alteración al sistema de vida y costumbres de dicho grupo humano, y el impacto sobre el paisaje y sus medidas, que debía volver a abordarse.

33. Tal forma de resolver implica que se mantuvieron firmes y vigentes, también, las respuestas entregadas a cada observación referente a todas las demás materias. Por lo tanto, solo sería legítimo reclamar de ilegalidad única y exclusivamente respecto de la consideración de observaciones que se refieran a la evaluación de dichas cuestiones y solo por parte de reclamantes que hayan realizado tales observaciones y cuyos recursos hayan sido acogidos por el Máximo Tribunal.
34. No obstante lo anterior, como podrá notar este Comité, todas las reclamaciones se extienden a materias que exceden lo resuelto en su oportunidad por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental. Por su parte, como se expondrá más adelante, las observaciones relativas a la caleta Sudamericana y el impacto sobre el paisaje, fueron debidamente abordadas y estas materias fueron adecuadamente evaluadas por la COEVA.
35. Así las cosas, el procedimiento de evaluación ambiental reanudado estaba acotado a lo resuelto en su oportunidad por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental en causa Rol R-244-2020. Es decir, **no era un procedimiento nuevo** en que pudieran revisarse todos y cada uno de los aspectos que integran la evaluación ambiental del Proyecto. Al contrario, las materias que debían ser tratadas y resueltas por la COEVA fueron determinadas por la Justicia Ambiental y precisadas por la Dirección Regional del SEA de Valparaíso.
36. Por lo tanto, **los reclamantes están vulnerando la cosa juzgada del fallo del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, extendiendo sus alegaciones a aspectos no mandatados por dicho órgano jurisdiccional**. Lo anterior, supone solicitar se revisen aspectos que ya se encuentran resueltos y, en consecuencia, que se reviva un proceso judicial terminado.
37. Esto último, considerando adicionalmente que en el contencioso administrativo ambiental se contemplan una serie de plazos acotados dentro de los cuales se deben ejercer las respectivas reclamaciones administrativas y judiciales. Una vez vencidos estos términos legales, no es posible impugnar la RCA ante los Tribunales Ambientales¹³.
38. De esta manera, la cosa juzgada, la presunción de legalidad, en todo aquello no anulado respecto a la RCA N°039/2018, y la desviación procesal o congruencia determinaron el objeto del procedimiento de evaluación reanudado, el cual dice relación con atender

¹³Lo anterior, teniendo en cuenta que la Ley N° 20.600, contempla ciertas reglas que restringen los arbitrios en virtud de los cuales se puede impugnar una RCA. Así, el artículo 17 N° 8 de la citada ley, dispone en lo pertinente que “[e]n los casos de los numerales 5) y 6) del presente artículo no se podrá ejercer la potestad invalidatoria del artículo 53 de la ley N° 19.880 una vez resueltos los recursos administrativos y jurisdiccionales o transcurridos los plazos legales para interponerlos sin que se hayan deducido.”.

observaciones ciudadanas específicas y determinadas. No puede extenderse a otras materias, ya que la oportunidad administrativa y procesal para formular nuevas alegaciones se encuentra en este caso vencida con creces.

39. A continuación, se muestra un cuadro de todas las reclamaciones presentadas por terceros u observantes PAC en el proceso original y cuáles de ellas fueron acogidas por el Tribunal Ambiental, quedando a firme aquellas no reclamadas o reclamadas y no acogidas:

RECURSOS DE RECLAMACIÓN PAC			
Reclamante	Comité de Ministros	Tribunal Ambiental	Materias reclamadas
Gonzalo Ilabaca Astorga	Acoge parcial , sólo en relación con el componente paisaje, estableciendo la siguiente condición asociada al impacto, medida, forma y oportunidad de la medida del Considerando N°7.2.14 de la RCA.: “El diseño arquitectónico del mejoramiento de los miradores debe ser elaborado por profesionales expertos en patrimonio cultural, con el objeto de rescatar y realzar el valor patrimonial de la ciudad.”	Acoge parcial , ordena retrotraer procedimiento solo en relación a impactos al paisaje y sistema de vida y costumbres de grupos humanos asociado únicamente a supresión de ex caleta Sudamericana.	a) Fraccionamiento de proyecto; b) Medidas de compensación no serían adecuadas; c) Impacto vial; d) Impactos a la salud de la población por emisiones atmosféricas y ruido; e) Impactos a sistemas de vida y costumbres de grupos humanos por supresión de caleta Sudamericana y por reubicación de dique flotante SOCIBER.
Rosa Inés Martínez	Rechaza	Acoge parcial , ordena retrotraer procedimiento solo en relación a impactos al paisaje y sistema de vida y costumbres de grupos humanos asociado únicamente a supresión de ex caleta Sudamericana.	a) Fraccionamiento de proyecto; b) Impacto vial; c) Impactos por emisión de ruido; d) Impacto por supresión de caleta Sudamericana.
Natalina Harder	Acoge parcial , sólo en relación con el componente paisaje, estableciendo la siguiente condición asociada al impacto, medida, forma y oportunidad de la medida del Considerando N°7.2.14 de la RCA.: “El diseño arquitectónico del mejoramiento de los miradores debe ser elaborado por profesionales expertos en patrimonio cultural, con el objeto de rescatar y realzar el valor patrimonial de la ciudad.”	No reclama	

Viviana Canelo Díaz	Acoge parcial , sólo en relación con el componente paisaje, estableciendo la siguiente condición asociada al impacto, medida, forma y oportunidad de la medida del Considerando N°7.2.14 de la RCA.: “El diseño arquitectónico del mejoramiento de los miradores debe ser elaborado por profesionales expertos en patrimonio cultural, con el objeto de rescatar y realzar el valor patrimonial de la ciudad.”	No reclama	
Mario Luis Tapia Rey	Acoge parcial , sólo en relación con el componente paisaje, estableciendo la siguiente condición asociada al impacto, medida, forma y oportunidad de la medida del Considerando N°7.2.14 de la RCA.: “El diseño arquitectónico del mejoramiento de los miradores debe ser elaborado por profesionales expertos en patrimonio cultural, con el objeto de rescatar y realzar el valor patrimonial de la ciudad.”	No reclama	
Erich Patricio Staube Ríos	Rechaza	No reclama	
Rosa Landero Verdugo	Rechaza	No reclama	
Francisco Osorio Mancilla	No admitido a trámite	No reclama	
I. Municipalidad de Valpaiaíso	No admitido a trámite	No reclama	

RECLAMACIONES POR SOLICITUDES DE INVALIDACIÓN

Reclamante	Comisión de Evaluación	Tribunal Ambiental	Materias reclamadas
Pablo Alarcón Fernández	Rechaza	Rechazada	No se entregaron datos EXIF de las imágenes, por lo que no se podría comprobar fehacientemente lo que se indica que se usó (lente, cámara, etc.), por lo que no sería posible establecer correctamente impacto a paisaje.

<p>Pedro Donoso Aránguiz (por sí y en representación de PLANCERRO)</p>	<p>Rechaza</p>	<p>Rechazada</p>	<p>a) Infracción al artículo 15 bis de la Ley N° 19.300 (Término anticipado por falta de IRE); b) Impactos en sistemas de vida y costumbres por emisiones atmosféricas y ruido; c) Alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural; d) Afectación a los recursos hidrobiológicos (por dragado); e) Fraccionamiento de proyectos, impactos acumulativos y sinérgicos; f) Impacto al valor paisajístico (cuestionamiento de fotomontajes).</p>
<p>Fundación Humanos Derecho</p>	<p>Rechaza</p>	<p>Rechazada</p>	<p>a) Infracción al artículo 15 bis de la Ley N° 19.300 (Término anticipado por falta de IRE); b) Impactos en sistemas de vida y costumbres por emisiones atmosféricas y ruido; c) Alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural; d) Afectación a los recursos hidrobiológicos (por dragado); e) Impactos acumulativos con proyecto de Mejoramiento de Acceso Sur.</p>
<p>Corporación Municipal de Valparaíso</p>	<p>Rechaza</p>	<p>Rechazada</p>	<p>a) Infracción al artículo 15 bis de la Ley N° 19.300 (Término anticipado por falta de IRE); b) Impactos en la salud de la población por emisiones atmosféricas; c) Alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural.</p>
<p>Ilustre Municipalidad de Valparaíso</p>	<p>No admitido a trámite</p>	<p>No reclama</p>	

40. El Segundo Tribunal Ambiental, por su parte, consideró las siguientes materias reclamadas:

- I. Eventuales vicios de naturaleza formal y procedimental
 1. Régimen recursivo especial e invalidación
 2. Legitimación activa
 3. Término anticipado de la evaluación
 4. Supuesta falta de un nuevo periodo de participación ciudadana por modificaciones sustantivas en las emisiones atmosféricas del proyecto

- II. Evaluación y predicción del impacto ambiental
 1. Riesgo para la salud de la población
 - a. Emisiones atmosféricas
 - b. Impacto acústico
 2. Efectos adversos sobre recursos naturales renovables, en particular respecto de los recursos hidrobiológicos
 3. Sistemas de vida y costumbres
 - a. Impacto vial
 - b. Eventual fraccionamiento
 - c. Supuestas condiciones impuestas por el Comité de Ministros
 - d. Expulsión de pescadores y supresión de la caleta Sudamericana
 4. Valor paisajístico

- III. Suficiencia de las medidas de mitigación, reparación y/o compensación en relación con el patrimonio histórico y cultural de la ciudad de Valparaíso

- IV. Evaluación de los efectos causados por tsunami

- V. Conclusión general

41. Por lo anteriormente expuesto y como se verá a continuación, ambas reclamaciones debieran ser rechazadas, en atención a este argumento.

B. Infracción al principio de congruencia

42. El actual Reglamento del SEIA, modificado el 2024, define observación ciudadana como “*[t]oda opinión, pregunta, preocupación y/o solicitud de una persona natural o jurídica que verse sobre los aspectos ambientales y climáticos de un proyecto o actividad, que conste por escrito en el marco de un proceso de participación ciudadana en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental*” (artículo 2º literal g ter).

43. Por ello, sin perjuicio de no ser efectivos los vicios de legalidad reclamados, se puede observar que varios de estos **no guardan relación con las observaciones ciudadanas**

formuladas, lo cual configura una **infracción al principio de congruencia**, por infracción de los artículos 29 con relación al 20, de la LBGMA, el artículo 78 del D.S. N°40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ("**RSEIA**"), y el artículo 41 de la Ley N°19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado ("**LBPA**").

44. El artículo 29 de la LBGMA, en su inciso final, establece que: "*Cualquier persona, natural o jurídica, **cuyas observaciones** señaladas en los incisos anteriores **no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental** establecida en el artículo 24, podrá presentar recurso de reclamación de conformidad a lo señalado en el artículo 20, el que no suspenderá los efectos de la resolución"* (énfasis agregado). Se observa que la reclamación se encuentra referida a la falta de debida consideración de las observaciones, lo que naturalmente circunscribe dicha reclamación al contenido de esta última.
45. Por su parte, el artículo 78 inc. 2° del RSEIA, en su parte final, expresamente establece que: "*El recurso [PAC] **deberá indicar qué observaciones, de aquellas formuladas en la oportunidad legal, no fueron debidamente consideradas** en los fundamentos de la resolución y los fundamentos de dicho reclamo. **De lo contrario, no será admitido a trámite.** La resolución de admisión a trámite será dictada dentro de quinto día de presentado el recurso y se notificará a los reclamantes y al titular del proyecto o actividad."* (énfasis agregado). Sobre este precepto, el profesor Hunter señala que: "*Se trata de un deber de fundamentación que debe cumplir el impugnante, y es muy relevante, dado que marca los límites en los que se desarrollará la eventual impugnación judicial.*"¹⁴.
46. Esto último es además consecuencia del **principio de congruencia**. Al respecto el artículo 41 inc. 3° de la LBPA prescribe que: "*En los procedimientos tramitados a solicitud del interesado, **la resolución deberá ajustarse a las peticiones formuladas por éste**, sin que en ningún caso pueda agravar su situación inicial y sin perjuicio de la potestad de la Administración de incoar de oficio un nuevo procedimiento, si fuere procedente."* (énfasis agregado).
47. Sobre el particular, el profesor Valdivia indica que: "*Esta exigencia es designada por la doctrina como requisito de 'congruencia'. Por supuesto, que la administración deba ajustarse a las peticiones del interesado no supone necesariamente que deba acogerlas, pues eso depende de los datos del derecho positivo y de los antecedentes que obren en el procedimiento [...] En cambio, **defrauda el principio de congruencia el que la administración resuelva**, en este tipo de procedimiento, **sobre la base de elementos que no hayan sido objeto de discusión**"¹⁵ (énfasis agregado).*
48. En opinión del profesor Hunter, lo relevante de la observación es el componente ambiental identificado, sin que sea necesaria una individualización técnica precisa del

¹⁴ Iván Hunter Ampuero, Derecho ambiental chileno, 1° edición, I (DER Ediciones, 2023), 496.

¹⁵ José Miguel Valdivia Olivares, Manual de derecho administrativo, 1° edición (Tirant Lo Blanch, 2018), 282.

impacto o la etapa del proyecto que lo genera. Sin embargo, *“la falta de debida consideración de las observaciones ciudadanas supone que la autoridad se haya encontrado en posición de considerarlas, lo que claramente no ocurre tratándose de temas no observados en el proceso de participación ciudadana”*¹⁶ (énfasis agregado), de modo que *“en las impugnaciones no pueden incorporarse materias que no hayan formado parte de la observación ciudadana”*¹⁷ (énfasis agregado).

49. Lo anterior impone una exigencia de fundamentación especial en este tipo de reclamaciones, dado que las observaciones ciudadanas, por su naturaleza, se articulan como preocupaciones generales. Por ende, *“es necesario que la reclamación administrativa verse sobre un aspecto específico de la respuesta otorgada por la autoridad administrativa.”*¹⁸ (énfasis agregado).
50. En este orden de ideas, si bien no parece razonable exigir a las personas que participen en un proceso de participación ciudadana que formulen sus observaciones en términos jurídicos y técnicos estrictos, **sí lo es imponerles una carga de congruencia mínima con respecto a las alegaciones que han formulado.**
51. Dicha exigencia emana del principio general de la buena fe, recogido, entre otros instrumentos, en el artículo 3° literal d) del Acuerdo de Escazú, conforme al cual la buena fe debe regir tanto para la actuación de los Estados como para quienes sean parte de los procesos ambientales¹⁹. Lo anterior es consistente con el principio de seguridad jurídica, aplicable implícitamente al Acuerdo según ha señalado la CEPAL en su guía de implementación²⁰.
52. Por ello, **si los observantes limitaron su observación a un aspecto específico y determinado de un componente ambiental,** no resulta admisible que en etapas recursivas posteriores soliciten revisar otros aspectos. Esto, dado que la Autoridad no tuvo la oportunidad de hacerse cargo de estas nuevas alegaciones, lo que impide configurar el vicio específico que sustenta el reclamo administrativo.
53. Teniendo presente lo anterior, este Titular estima que las alegaciones efectuadas por el Sr. Ilabaca no pueden prosperar, ya que no cumple con la carga de fundamentación que expresamente impone el Reglamento del SEIA en su artículo 78 en orden a indicar cuáles fueron las observaciones específicas que estima no fueron debidamente consideradas. Lo anterior resulta evidente si se comparan las observaciones del Sr. Ilabaca detalladas en la Tabla 3 y los vicios reclamados que se resumen en la Tabla 4.

¹⁶ Hunter Ampuero, Tutela judicial y administrativa del medio ambiente, I, 295.

¹⁷ Hunter Ampuero, Tutela judicial y administrativa del medio ambiente, I, 296.

¹⁸ Iván Hunter Ampuero, «Desviación procesal en el contencioso-administrativo ambiental chileno», Revista de Derecho Ambiental (Chile) 2, n.º 16 (2021): 294, <https://doi.org/10.5354/0719-4633.2021.64848>.

¹⁹ Servicio de Evaluación Ambiental, «Guía de participación ciudadana en el SEIA», Santiago, Chile, 2023, 23.

²⁰ “Otros principios a los que no se hace referencia expresa, como el de seguridad jurídica y el de equidad, el de arreglo pacífico de controversias o el de cooperación internacional, se aplican de todos modos a los asuntos del Acuerdo” (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe: guía de implementación, LC/TS.2021/221/Rev.2 [Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2023], 77).

54. En caso del reclamo de la Sra. Martínez, si bien se vincula con sus observaciones ciudadanas efectuadas el año 2024, varias materias exceden las materias de la evaluación acotada ordenada por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, tal como se argumentó en el acápite anterior.

IV. DEBIDA CONSIDERACIÓN DE LAS OBSERVACIONES CIUDADANAS

55. Con el fin de acreditar la absoluta improcedencia y necesidad de rechazo de los recursos de reclamación deducidos, previo a entrar a revisar el fondo de la controversia, resulta necesario hacer una breve síntesis de lo que ha de entenderse por “*debida consideración*” de una observación ciudadana, conforme se explicará a continuación.

56. Como el Sr. Director Ejecutivo bien sabe, no existe una definición legal determinada respecto a lo que debe entenderse por “*debida consideración*” de las observaciones ciudadanas durante el proceso PAC, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 29 y 30 bis de la Ley 19.300, que establecen el derecho a ella.

57. En este sentido, el RSEIA establece en su artículo 91 el derecho de los observantes PAC a obtener una respuesta fundada a sus observaciones, indicando que: “*Las observaciones que se hubieren recibido dentro del plazo a que se refiere el inciso primero del artículo anterior y que cumplan los demás requisitos señalados en ese artículo, serán evaluadas técnicamente y consideradas en el Informe Consolidado de Evaluación, el que deberá estar disponible en el sitio web del Servicio con a lo menos cinco días de anticipación a la calificación del proyecto o actividad*” (énfasis agregado).

58. Agrega la misma disposición: “*Además, las observaciones ciudadanas deberán ser consideradas en los fundamentos de la Resolución de Calificación Ambiental, la que deberá ser notificada a quienes hubieren formulado dichas observaciones*” (énfasis agregado).

59. Por su parte, el Instructivo N° 130528, de 1 de abril de 2013 del SEA, que “*Imparte Instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental*”, que indican que “*considerar*” corresponde, primeramente, a **hacerse cargo** de la materia observada durante el proceso de evaluación ambiental o, en otros términos, incorporar al proceso respectivo la preocupación ambiental levantada por el observante. Luego, a partir de ello, es que corresponderá **dar respuesta** a los requerimientos presentados por la ciudadanía durante el proceso PAC.

60. Conforme se verá más adelante, “*considerar debidamente las observaciones*”, no es equivalente a acceder a las solicitudes de la ciudadanía, sino a entregar una respuesta basada en los antecedentes técnicos, legales y fácticos que obran en el expediente de evaluación ambiental de un determinado proyecto o actividad.

61. Así ha sido entendido por la jurisprudencia administrativa, conforme da cuenta la Resolución Exenta N°202199101312 de 4 de junio de 2021²¹, dictada por esta misma Dirección Ejecutiva, que respecto de esta materia ha indicado que: “[...] *el análisis acerca de la debida consideración de las observaciones ciudadanas en el proceso de evaluación ambiental dice relación con que la materia observada sea debidamente abordada en aquel. Así, el análisis no dice relación con la respuesta propiamente tal (forma), sino con que efectivamente el proceso de evaluación se haya hecho cargo de la materia observada (fondo)*” (énfasis agregado).

62. Ahora bien, en relación a qué debe entenderse por “*hacerse cargo*” de la materia observada y “*dar respuesta*” a los requerimientos presentados por la ciudadanía durante el proceso PAC, el Instructivo antes indicado entrega ciertos criterios a ser adoptados por la autoridad, los cuales es posible sistematizar del siguiente modo:

- **Completitud y precisión:** Dice relación con la identificación completa de todos los temas planteados durante la evaluación ambiental, para abordarlos así conforme a los antecedentes que obren en el expediente administrativo.
- **Autosuficiencia:** Consiste en entregar una respuesta completa, evitando las referencias genéricas a los antecedentes del expediente de evaluación ambiental.
- **Claridad:** En este sentido, la respuesta debe ser redactada y entregada de manera tal que pueda ser entendida por cualquier persona.
- **Sistematización y edición:** Busca evitar alterar las observaciones presentadas.
- **Independencia:** Evitar reproducir o basarse únicamente en la respuesta dada por el titular a las observaciones de la comunidad.
- **Autoría impersonal:** Responder de manera impersonal, evitando la referencia a un sujeto.
- **Actualización de la consideración:** La respuesta entregada debe, valga la redundancia, ser actualizada en conformidad a todas las etapas del procedimiento de evaluación ambiental.

63. Como es posible apreciar, considerar debidamente una observación en los fundamentos de una RCA consiste en hacerse cargo de la materia planteada y, en base a los antecedentes que obran en el expediente de evaluación ambiental del proyecto o actividad, dar una respuesta que siga los criterios antes explicados.

64. Así ha sido señalado también por la jurisprudencia de nuestros Tribunales de Justicia que sobre la materia ha indicado que: “[...] *no implica incluir una posición favorable a lo observado, pero sí obliga a la autoridad a motivar adecuadamente su respuesta, no siendo suficiente una mera descripción que se limite únicamente a la reproducción de las opiniones del titular o de los organismos sectoriales, sino que deberá contener una revisión acuciosa de todos los elementos tenidos en cuenta en la evaluación*”²² (énfasis agregado).

65. Asimismo, cabe hacer presente lo señalado por la Excelentísima Corte Suprema respecto a qué debe entenderse por debida consideración de las observaciones. En sentencia

²¹ Relativa al Proyecto “Nuevo Depósito De Residuos Industriales Sólidos No Peligrosos Planta Constitución Viñales”, calificado ambientalmente favorable mediante la Resolución Exenta N°247, de 2020, de la Comisión de Evaluación del Maule.

²² Sentencia del Ilustre Primer Tribunal Ambiental, del 19 de agosto de 2020, rol R-30-2019.

de fecha 19 de mayo de 2016 en causa rol N°817-2016, la Excma. Corte Suprema señaló que: “[...] *debe recordarse que la debida consideración de las observaciones no necesariamente significa que éstas deban ser siempre acogidas, por cuanto ellas se someten a un primer examen de parte del Servicio de Evaluación Ambiental y, posteriormente, de ejercerse los recursos administrativos contemplados por la Ley N° 19.300, corresponde que el Comité de Ministros efectúe un segundo análisis que puede ser favorable o desfavorable*” (énfasis agregado).

66. Por tanto, como puede revisarse en la evaluación ambiental de la especie, todas las observaciones ciudadanas planteadas por los reclamantes fueron debidamente consideradas, lo que consta en la Adenda, el ICE y en la RCA N°04/2026, cumpliéndose en ello con todas las exigencias antes detalladas.

A. Sobre la reclamación de Rosa-Inés Martínez

1. Aspectos generales

67. A continuación, me referiré a la reclamación de doña Rosa -Inés Martínez Moraga, quien ya había reclamado en el proceso anterior y, como se verá, insiste en varios puntos que ya se encuentran abordados en el proceso de reclamación previo.

68. Se hace presente a este honorable Comité, que las observaciones ciudadanas se encuentran consideradas en el Anexo B de la RCA N°04/2026, a partir de la página 320 (observante N°33).

2. Alegaciones sobre un supuesto fraccionamiento de proyecto

69. En primer lugar, la reclamante señala que la medida de mitigación que permite reducir el proyecto a un tercio de su capacidad original y el traslado de operaciones a San Mateo y Sitio 3, constituirían un supuesto fraccionamiento encubierto.

70. Cabe mencionar que esta no es la primera vez que la recurrente reclama sobre un posible fraccionamiento de proyecto, ya que en su recurso anterior lo hizo en relación al proyecto de mejoramiento de acceso a Puerto Valparaíso. No obstante, en dicha oportunidad, tanto el Comité de Ministros como el Tribunal Ambiental descartaron el fraccionamiento de proyecto.

71. En efecto, en dicha ocasión, el Comité de Ministros fue enfático al señalar que el órgano competente en forma privativa para fiscalizar el fraccionamiento es la Superintendencia del Medio Ambiente (“SMA”) y que, no existiendo ni una elusión al SEIA ni tampoco la presentación de una vía menos exigente (DIA en vez de EIA), no se configura un fraccionamiento de proyectos, sin perjuicio de las facultades privativas de la SMA en esta materia²³. Este criterio fue ratificado por el Segundo Tribunal Ambiental en el considerando Ducentésimo y siguientes de la sentencia de 25 de mayo de 2025 (R-244-2020), donde se desechó la reclamación en esta parte.

²³ Considerando 19 de la Resolución Exenta 202099101482 de 23 de julio de 2023, del Comité de Ministros.

72. De esta forma, la señora Martínez está en pleno conocimiento de cuáles son los requisitos para que el fraccionamiento se configure y cuál es el órgano que fiscaliza la figura reclamada.

73. Ahora bien, en esta oportunidad, la recurrente vuelve a reclamar lo mismo, señalando que habría un supuesto fraccionamiento con “2 proyectos más de ampliación portuaria, conformados por El Proyecto de San Mateo y la Ampliación del frente de atraque del Sitio 3, de los que actualmente ya se ha llamado a licitación para el inicio de los estudios correspondientes”.

74. El Servicio de Evaluación Ambiental consideró adecuadamente su observación, señalando lo siguiente:

Se considera no pertinente la observación, por cuanto la determinación de un fraccionamiento de proyectos excede el alcance del SEIA de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 bis de la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

En efecto, dicho artículo señala que “los proponentes, no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al Sistema”, en atención a lo anterior, la determinación del fraccionamiento es una atribución exclusiva de la Superintendencia del Medio Ambiente, por lo que su determinación excede el alcance del SEIA. En similares términos se establece en el artículo 14 del Decreto Supremo 40/2012 del MMA, “Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental” que dispone que: “Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Corresponderá a la Superintendencia determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente el ingreso adecuado, previo informe del Servicio. No aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas, aplicándose en todo caso lo establecido en el artículo 11 ter de la Ley”.

75. Así las cosas, una vez más, el SEA reitera su criterio, avalado en el pasado por el Tribunal Ambiental, cuestión que la reclamante conoce con creces y, pese a ello, insiste en el punto.

76. No obstante lo anterior, se debe tener en consideración que, además, el Titular fue claro en señalar que “El Proyecto Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) ingresó al SEIA como Estudio de Impacto Ambiental (EIA) por su tipología (letra a.3, f.1 e i.5.1), reconociendo impactos significativos y abordando la totalidad de los efectos del diseño original. Por tanto, no se ha intentado eludir el SEIA ni modificar la vía de tramitación.

La resolución del Segundo Tribunal Ambiental, confirmada por la Corte Suprema, ordenó retrotraer el procedimiento para complementar el análisis en medio humano y paisaje, sin invalidar la evaluación previa de otros componentes. Esta instrucción no implica fraccionamiento, sino una revisión focalizada.

En consecuencia, la medida de mitigación propuesta (reducción del frente de atraque) no busca eludir la evaluación ambiental, sino responder a impactos identificados y a acuerdos con la comunidad. Cabe señalar que las iniciativas futuras (San Mateo y Sitio 3), en caso de materializarse, deberán ingresar al SEIA y evaluar sus impactos propios y sinérgicos, garantizando el cumplimiento normativo y la transparencia del proceso” (énfasis agregado).

77. En efecto, en numerosas ocasiones en el Adenda Ciudadano acompañado en Adenda Complementaria, mi representada señaló que, respecto de todas las iniciativas mencionadas por los observantes PAC (acopio en San Mateo, extensión del sitio 3 y terminal de cruceros), éstas corresponden a iniciativas independientes que, en caso de prosperar, deberán ingresar al SEIA y cumplir con la normativa aplicable. En dicho proceso, evidentemente, se deberá considerar la evaluación sinérgica de impactos en conjunto con TCVAL, conforme a los criterios del SEA y las guías metodológicas vigentes, garantizando una valoración ambiental integrada.

78. Así, las iniciativas a que se refiere la reclamante, que se conciben en forma muy posterior al proyecto TCVAL, que se encuentra en una etapa distinta de estudio y factibilidad, por cierto, serán evaluadas conforme a la ley, reglamento y criterios técnicos de la autoridad ambiental.

79. Conforme a lo anterior, es evidente que no existe ninguna intención por parte de mi representada de eludir el ingreso al SEIA ni de variar la vía de ingreso, toda vez que el proyecto fue evaluado mediante un EIA y, cualquier iniciativa futura, ingresará a evaluación en la forma que corresponde. Por ello, esta reclamación debe ser, una vez más, desechada, ya que la observación atingente a un supuesto fraccionamiento de proyecto se encuentra debidamente respondida y considerada en la evaluación ambiental.

3. Alegaciones sobre uso de suelo y pertinencia de las medidas de compensación por el impacto declarado en paisaje.

80. En este punto, la reclamante cuestiona que las obras de compensación (Paseo Malecón, Plaza del Mar y Paseo Mirador Puerto) se emplazan en la Zona Portuaria, lo que requeriría un cambio de uso de suelo no evaluado ni consultado en pertinencia al SEA. En efecto, tras una brevísima introducción, en su observación ciudadana se consultó lo siguiente: “*¿Ha hecho el titular la consulta de pertinencia al Servicio de Evaluación Ambiental SEA, para hacer efectiva las compensaciones ofrecidas por el titular en terrenos portuarios, a saber, el Paseo Malecón, La Plaza del Mar y el Paseo Mirador?*”

81. Obviando el desconocimiento evidente (o intencionado) de cómo opera el SEIA, toda vez que una medida de mitigación, compensación o reparación para hacerse cargo de un impacto declarado como significativo se encuentra dentro de un proceso de evaluación ambiental y no requiere de una consulta de pertinencia de ingreso distinta o independiente al proyecto que se está evaluando y compensando, el SEA admitió la observación y la consideró pertinente, yendo mucho más allá de lo consultado, respondiendo incluso lo que la Sra. Martínez ahora alega que no ha sido considerado, esto es, la compatibilidad territorial de dichas medidas.

82. En efecto, la respuesta del SEA a la observación es la siguiente:

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a la compatibilidad de las medidas de compensación. Al respecto se señala que las medidas de compensación asociadas al borde costero, corresponden a medidas que se hacen cargo de los impactos significativos que la medida de mitigación Sitio Costanera no logra mitigar, lo anterior dentro del proceso de tramitación ambiental post RCA favorable N° 39)/2018, que responde al ICSARA que se enmarca en lo ordenado por la sentencia de fecha

25 de mayo de 2022 del Segundo Tribunal Ambiental, causa Rol R-244-2020 (que acumuló las causas Roles 245, 246, 247, 249, 250 y 254 de 2020), la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso, resolvió retrotraer el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto a la etapa de dictar un nuevo ICSARA, las que abordan los aspectos ambientales reprochados en la citada sentencia.

De este modo según lo indicado en el Resolvo N° 2 de la sentencia de fecha 25 de mayo de 2022 del Segundo Tribunal Ambiental, se ordena retrotraer el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del EIA del Proyecto "Terminal Cerros de Valparaíso TCVAL", hasta la etapa de dictarse un nuevo ICSARA que se refiera únicamente a la eventual alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos por la salida de pescadores y relocalización de la caleta Sudamericana, así como a la evaluación y predicción del impacto ambiental sobre el paisaje y a las medidas de mitigación, reparación y/o compensación para tal componente. Lo anterior da cuenta al proceso retrotraído del EIA original, por lo tanto, no aplica una pertinencia.

Respecto al uso de suelo, al momento de la evaluación del proyecto, de acuerdo con la información pública y oficial contenida en el sistema de Infraestructura de Datos Especiales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, existen dos instrumentos de planificación territorial vigentes en el territorio donde se llevarán a cabo las medidas de compensación, a saber, el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso ("PREMVAL"), y el Plan Regulador Comunal de Valparaíso ("PRC de Valparaíso").

En lo que atañe al PREMVAL, dicho instrumento de planificación establece dos zonas en el territorio de interés: la "Zona de Infraestructura Portuaria" o "ZP" (en color gris) y la "Zona Áreas Urbanas" o "AU" (en color naranja).



Fuente: Figura 126 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

En lo relativo a la Zona ZP, ésta se encuentra regulada en el artículo 43 de la Ordenanza Local del PREMVAL, que la define como una zona que el planificador destinó para actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal, en la que, por cierto, se admiten todas las actividades de tipo portuaria, lo cual, por expresa disposición de la Ley N°19.542, que Moderniza el Sector Portuario Estatal, considera como parte de las mismas todas aquellas actividades y/o destinos turísticos y recreativas asociados a los puertos. En tanto, en lo relativo a la Zona AU, el artículo 13 de la Ordenanza Local del PREMVAL las conceptualiza como aquellas definidas por los Planes Reguladores Comunales, Planes Secciones y Límites Urbanos vigentes. Vale decir, se delega la regulación de esta zona en el nivel de planificación comunal para los fines respectivos.

En este sentido, es útil recordar que, por aplicación de lo dispuesto en los artículos 28 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones ("LGUC"), y 2.1.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones ("OGUC"), cada instrumento de planificación territorial tiene un ámbito de competencia o acción propio en atención al área geográfica que abarca y a las materias que la ley le permite regular.

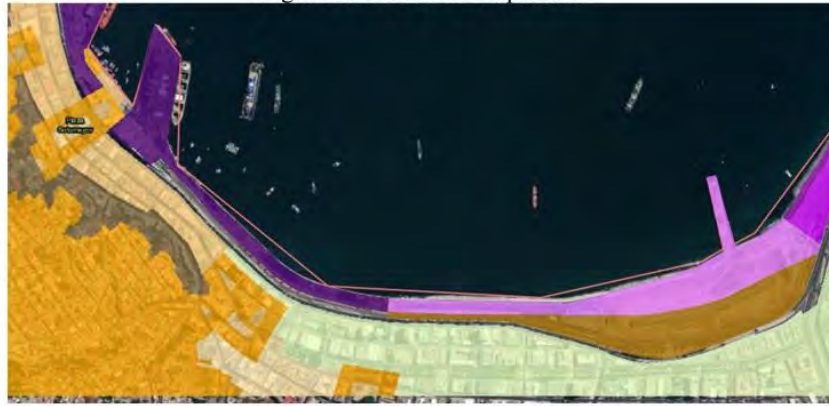
En armonía con lo anterior, el artículo 2.1.7 de la OGUC, precepto cuyo sentido y alcance que se encuentra interpretado por la Circular Ord. N°353, de 2009, de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo ("DDU 219"), establece que dentro del ámbito de competencia propio de los instrumentos de planificación territorial de nivel metropolitano no se considera la determinación de normas urbanísticas para proyectos de equipamiento recreacional, deportivo y/o esparcimiento en el área urbana, ni tampoco la facultad de disponer áreas verdes o espacios públicos, salvo que estos últimos sean de extensión intercomunal. Como contrapartida, tal definición sí está entregada a la planificación de nivel comunal, tal y como se puede ver en el artículo 2.1.10 bis, letra f), de la misma OGUC.

De esta manera, para fines de analizar la compatibilidad territorial específica de las medidas de compensación de que se trata, es menester revisar la normativa que para estos fines determina el PRC de Valparaíso, ya que, como se indicó, es este instrumento de planificación territorial el competente para tales fines.

A este respecto, se tiene que el PRC de Valparaíso considera en este territorio dos zonas mixtas que son de interés, las denominadas "Zona costera portuaria" o "A1" (morado oscuro) y "Zona costera

sector Yolanda de equipamiento complementario al puerto" o A3.1 (morado claro), como se ve en la figura siguiente:

Figura 33.2: PRC de Valparaíso.



Fuente: Figura 127 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ordenanza Local del PRC de Valparaíso, en la zona A1, se establece uso de suelo para Tipo de actividades productivas: portuario, ferroviario, pesquero, bodegas inofensivas y molestas, incluyendo acopio de contenedores; para Tipo de Equipamiento: Comercio, oficinas y recreativo; y para Tipo Espacios Públicos: Áreas verdes y Vialidad, mientras que, para la Zona A.3.1, permite Espacios públicos y áreas verdes. Según lo anteriormente señalado, las medidas de compensación de que se trata presentan plena compatibilidad territorial con la zonificación definida para estos fines en todos los niveles de planificación, y están especialmente admitidas por el PRC de Valparaíso, ya que se emplazarán en las zonas de tipo mixto A1 y A3.1, que contemplan varios usos de suelo, entre los cuales se admite expresamente el equipamiento, espacio público y áreas verdes. Finalmente, y en lo relativo ahora a la administración y el mantenimiento de estos espacios para garantizar su correcta permanencia, cabe señalar que, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley N°19.542, ella corresponderá originariamente a la Empresa Portuaria de Valparaíso. Pero, ello no obsta a la posibilidad de que sea posteriormente entregada a un tercero para esos fines, conforme a los procedimientos que para tales fines permite el artículo 7° del referido texto legal, a saber, mediante concesión, arrendamiento u otro título que así lo permita. En este sentido, la mantención y administración de las áreas asociadas a las medidas antedichas será de cargo del titular de la RCA favorable.

83. Frente a esta respuesta contundente, completa y atingente a lo preguntado, la reclamante ahora está tergiversando su observación, señalando que en realidad lo que observa es que la medida de mitigación- que corresponde a una medida distinta a las de compensación- sería una modificación de proyecto que el tribunal ambiental no habría ordenado retrotraer.

84. Esta reclamación en particular da cuenta de una necesidad desesperada por reclamar algo, aún sin fundamento plausible, sabiendo que la observación y la reclamación no se encuentran en sintonía y configurando una evidente desviación y falta de coherencia entre ellas.

85. No obstante lo anterior, se debe hacer presente que el SEA de todas formas sí se hizo cargo de lo consultado en una observación distinta a la reclamada. En efecto, la observante señaló en otra observación no reclamada, que "El titular ha procedido a un cambio sustantivo de proyecto, haciéndolo pasar como mitigación y con ello está vulnerando el espíritu de la ley, tergiversando el concepto de mitigación con la finalidad de evitar someter a un nuevo proceso de evaluación ambiental el nuevo proyecto. Con esta maniobra, está vulnerando el artículo 2° del Decreto 40 (...)"

86. Sobre este punto, el SEA indicó lo siguiente:

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Al respecto se indica que, el inciso 2° del artículo 29 de la Ley N°19.300 dispone:

“Si durante el procedimiento de evaluación el Estudio de Impacto Ambiental hubiese sido objeto de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que afecten sustantivamente al proyecto, el organismo competente deberá abrir una nueva etapa de participación ciudadana, esta vez por treinta días, período en el cual se suspenderá de pleno derecho el plazo de tramitación del Estudio de Impacto Ambiental. El Reglamento deberá precisar qué tipo de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones, según el tipo de proyecto o actividad, serán consideradas como modificaciones sustantivas a los proyectos”.

Asimismo, el artículo 92 del Reglamento del SEIA en sus incisos 1° y 2° dispone que:

“Si durante el procedimiento de evaluación el Estudio de Impacto Ambiental hubiese sido objeto de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones de conformidad a lo señalado en los artículos 38 y 39 del Reglamento, y éstas modifican sustantivamente el proyecto o actividad o los impactos ambientales que éste genera o presenta, la Comisión de Evaluación o el Director Ejecutivo, según corresponda, deberá abrir una nueva etapa de participación ciudadana, esta vez por treinta días, período en el cual se suspenderá de pleno derecho el plazo de tramitación del Estudio de Impacto Ambiental.

Se entenderá que las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones afectan sustantivamente al proyecto o actividad o a los impactos ambientales, cuando, incorporadas éstas en la Adenda, de acuerdo a lo establecido en el inciso primero del artículo 39 del Reglamento, es posible apreciar una alteración significativa en la ubicación de las partes, obras y/o acciones del proyecto o actividad que afecte a la comunidad o grupo humano, así como la generación de nuevos impactos significativos o aumento significativo en la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales generados”

Al respecto, y tal como se menciona en el considerando N°10 de la Resolución Exenta N° 202405001116, de fecha 03 de Julio de 2024, que resuelve dar inicio a una nueva etapa de Participación Ciudadana respecto del proceso de evaluación ambiental de la EIA del proyecto "Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl", la Adenda del EIA "Terminal Cerros De Valparaíso TCVAl", de fecha 19 de junio de 2024, presentada por el titular Empresa Portuaria Valparaíso, presentó modificaciones sustantivas al Proyecto, debido a la incorporación de un (1) nuevo impacto significativo sobre la componente Sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, denominado "P-MH-01: Dificultad para la integración socio laboral entre los grupos de pescadores artesanales de la ex caleta Sudamericana y los grupos de pescadores establecidos en la caleta El Manzano" asociado a la medida de Compensación "M-COM-MH-01: Plan para la gestión de la buena convivencia y resolución de conflictos" y, realizada la nueva predicción y evaluación del impacto ambiental sobre el valor paisajístico, se reconocen 22 nuevos impactos ambientales significativos sobre la componente.

Según lo anterior, la Dirección Regional del SEA de la Región de Valparaíso decretó la apertura de un proceso de participación ciudadana por modificaciones sustantivas, el cual se llevó a cabo desde el 18 de julio al 29 de agosto del año 2024.

En atención a la aplicabilidad de lo señalado en el artículo 2, letra g) del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ("RSEIA"), donde indica: "Modificación de proyecto o actividad: Realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad, de modo tal que éste sufra cambios de consideración. Se entenderá que un proyecto o actividad sufre cambios de consideración cuando...", se señala que el análisis contenido en dicho artículo, asociado al concepto de cambio de consideración, no tiene aplicación a proyectos que se estén sometiendo al SEIA. En efecto, dicho análisis es necesario para determinar si por la modificación a un proyecto, este debe ingresar o no al SEIA. Es una aplicación previa que no aplica para aquellos proyectos que se encuentran en tramitación en el SEIA.

87. Como se desprende de la respuesta de la Dirección Regional del SEA Valparaíso, la medida de mitigación es plenamente plausible en el marco de la evaluación ambiental que se ordenó retrotraer, presentándose como una medida para hacerse cargo del impacto

declarado como significativo y que obedece, precisamente, al impacto que el tribunal y la Corte Suprema ordenan volver a evaluar: impacto en el paisaje.

88. En este marco, el SEA es claro en indicar que el concepto de cambio de consideración no tiene aplicación a proyectos que se estén sometiendo al SEIA. En efecto, dicho análisis es necesario para determinar si por la modificación a un proyecto, éste debe ingresar o no al SEIA. Es una aplicación previa que no aplica para aquellos proyectos que se encuentran en tramitación en el SEIA.

89. Así, lejos de ser una respuesta “maliciosamente evasiva”, como la cataloga la reclamante, es una respuesta técnicamente robusta, acertada, atingente y completa, a diferencia de la reclamación interpuesta. Por esta razón, la reclamación también debería ser desechada en este punto.

4. Alegación en relación al ruido.

90. En este punto, la reclamante, que en su observación había solicitado la realización de un nuevo estudio de impacto acústico, reclama que el estudio realizado no le satisface “por estar desajustada a la realidad”.

91. En efecto, doña Rosa-Inés Martínez en su observación, termina señalando lo siguiente: “Solicito se realice un estudio independiente de ruidos que dé garantías de los resultados, permitiendo que la autoridad competente (Ministerio del Medio Ambiente) pueda verificar técnicamente los protocolos y resultados en el marco del D.S. N°38/2011 del MMA, Norma de Emisión de Ruidos”.

92. Cabe mencionar, en primer lugar, que el Titular acogió esta solicitud, actualizando la estimación y modelación acústica hacia los receptores sensibles que se generarán durante la ejecución del Proyecto, considerando el peor escenario, aplicando los límites máximos permisibles del D.S. N° 38/2011 del MMA para fuentes fijas y la normativa de referencia adoptada para fuentes móviles.

93. Luego, la contundente evaluación y respuesta de la autoridad a la observación presentada, fue la siguiente:

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a las emisiones de ruido del proyecto.

Respecto a la solicitud se señala que, en atención a la observación, se actualizó la estimación y modelación acústica hacia los receptores sensibles que se generarán durante la ejecución del Proyecto, considerando el peor escenario, aplicando los límites máximos permisibles del D.S. N° 38/2011 del MMA para fuentes fijas y la normativa de referencia adoptada para fuentes móviles. Los resultados evidencian que, en todos los receptores evaluados, los niveles proyectados no superan los valores establecidos por las normas aplicables.

Los niveles basales de ruido se obtuvieron usando como referencia el procedimiento definido en el D.S. N°38/11 del MMA, las cuales fueron realizadas los días 5 y 7 de mayo de 2025 en horario diurno y nocturno. Así, la actualización de la modelación acústica presenta mediciones de niveles basales actualizados tanto en los puntos alejados del puerto (R18 y R26 a R31), como en los receptores más cercanos al área del Proyecto (R19 a R25, R30 y R31). Esto último, con el fin de obtener y evaluar el NPC producto de la operación actual del puerto,

donde se descarta todo tipo de ruido ocasional y externo, procurando obtener una muestra homogénea y representativa de las actividades de operación del recinto.

La siguiente tabla presenta el resultado obtenido de las mediciones en los puntos más cercanos al área del Proyecto y las fuentes de ruido percibido.

Tabla 33.1. Niveles de ruido registrados en receptores asociados a la operación – Diurno.

Receptor	NPSeq Promedio [dB(A)]	Fuentes de Ruido	Hora de Medición
R19	60	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	15:02
R20	59	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	18:12
R21	60	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	17:15
R22	58	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	18:25
R23	58	Tránsito camiones	18:25
R24	58	Tránsito camiones	18:43
R25	52	Tránsito camiones	17:33
R30	60	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	16:44
R31	59	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	17:03

Fuente: Tabla 29 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Como se puede observar, en el periodo diurno los Niveles de Presión Sonora Equivalentes (NPSeq) fluctúan entre los 52dB(A) y 60dB(A). La fuente principal fuente de ruido son el tránsito vehicular y actividades portuarias.

Tabla 33.2: Niveles de ruido registrados en receptores asociados a la operación – Nocturno.

Receptor	NPSeq Promedio [dB(A)]	Fuentes de Ruido	Hora de Medición
R19	56	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	23:42
R20	57	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	22:51
R21	53	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	00:41
R22	52	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	01:21
R23	56	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	22:35
R24	57	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	22:48
R25	51	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	00:07
R30	53	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	01:05
R31	53	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	00:00

Fuente: Tabla 30 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Como se puede observar, en el periodo nocturno los Niveles de Presión Sonora Equivalentes (NPSeq) fluctúan entre los 51dB(A) y 62dB(A). La principal fuente de ruido corresponde al flujo vehicular.

De acuerdo con lo anterior, en la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, Anexo 4.2, se actualizó la estimación y modelación acústica hacia los receptores sensibles. Las mediciones en los receptores más cercanos al área del Proyecto (R19 a R25, R30 y R31) presentaron los NPC producto de la operación actual del puerto y donde la principal fuente de ruido son el tránsito vehicular y las actividades portuarias.

A continuación, se presenta la evaluación normativa de los niveles de ruido por ruido de tráfico obtenidos para la fase de construcción y operación del Proyecto.

Tabla 33.3: Evaluación Normativa ruido por flujo vehicular. Fase de Construcción.

Receptor	Altura	NPS Estimado dB(A)	Límite Máximo Permisible	Evaluación OPB814.41
R18 A	1.50	47	65	Cumple
R18 B	4.00	48	65	Cumple
R19 A	1.50	50	65	Cumple
R19 B	4.00	50	65	Cumple
R19 C	6.50	50	65	Cumple
R20.1 A	1.50	42	65	Cumple
R20.1 B	4.00	45	65	Cumple
R20.1 C	6.50	46	65	Cumple
R20.2 A	1.50	42	65	Cumple
R20.2 B	4.00	44	65	Cumple
R20.3 A	1.50	42	65	Cumple
R20.3 B	4.00	45	65	Cumple
R21.1 A	1.50	42	65	Cumple
R21.1 B	9.00	46	65	Cumple
R21.1 C	16.50	46	65	Cumple
R21.2 A	1.50	42	65	Cumple
R21.2 B	9.00	43	65	Cumple
R21.2 C	16.50	43	65	Cumple
R21.3 A	1.50	40	65	Cumple
R22 A	1.50	40	65	Cumple
R22 B	31.50	43	65	Cumple
R22 C	61.50	42	65	Cumple
R23 A	1.50	16	65	Cumple
R23 B	31.50	31	65	Cumple
R23 C	61.50	39	65	Cumple
R24 A	1.50	17	65	Cumple
R24 B	16.50	26	65	Cumple
R24 C	34.00	33	65	Cumple
R25 A	1.50	17	65	Cumple

R26 A	1,50	40	65	Cumple
R26 B	4,00	42	65	Cumple
R27.1 A	1,50	33	65	Cumple
R27.1 B	4,00	34	65	Cumple
R27.1 C	6,50	35	65	Cumple
R27.2 A	1,50	35	65	Cumple
R27.2 B	4,00	36	65	Cumple
R27.2 C	6,50	37	65	Cumple
R27.3 A	1,50	36	65	Cumple
R27.3 B	4,00	37	65	Cumple
R27.3 C	6,50	38	65	Cumple
R27.4 A	1,50	38	65	Cumple
R27.4 B	4,00	39	65	Cumple
R27.4 C	6,50	39	65	Cumple
R28.1 A	1,50	39	65	Cumple
R28.1 B	4,00	39	65	Cumple
R28.1 C	6,50	40	65	Cumple
R28.2 A	1,50	39	65	Cumple
R28.2 B	4,00	39	65	Cumple
R28.2 C	6,50	40	65	Cumple
R29.1 A	1,50	44	65	Cumple
R29.1 B	4,00	45	65	Cumple
R29.1 C	6,50	45	65	Cumple
R29.2 A	1,50	44	65	Cumple
R29.2 B	4,00	44	65	Cumple
R29.2 C	6,50	44	65	Cumple
R30 A	1,50	39	65	Cumple
R30 B	26,50	45	65	Cumple
R30 C	54,00	44	65	Cumple
R31 A	1,50	39	65	Cumple
R31 B	21,50	45	65	Cumple
R31 C	41,50	44	65	Cumple

Fuente: Tabla 31 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Según se señala en el numeral 5.1 del ICE, los niveles proyectados durante la fase de construcción y operación en los receptores urbanos sensibles, incluidos los cerros Concepción y Alegre, incluso con la actividad continua (día y noche) del terminal portuario, cumplen con los límites máximos permisibles establecidos en el D.S. N°38/2011 para receptores sensibles urbanos (incluidos los cerros). Dado que la modelación demuestra el cumplimiento normativo, el impacto acústico no se considera significativo en términos de riesgo para la salud de la población. Adicionalmente, el tráfico de camiones del proyecto se canaliza exclusivamente por el Corredor Logístico Acceso Sur/Camino La Pólvora, evitando el centro de Valparaíso (Errázuriz, Blanco, Esmeralda) y, por ende, el recorrido turístico mencionado, lo que mitiga la contaminación sonora en el área patrimonial.

Cabe señalar además que, tal como se señala en el numeral 4.5.8.2 del ICE, a causa de la implementación de las medidas de mitigación y compensación que contempla el proyecto, el titular, en el numeral 4.1.4 del Anexo 7-2 de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, determinó el uso de camiones "Terminal Tractor" eléctricos, para los cuales se estima un nivel de emisión de hasta 5 dB(A) de manera conservadora, siendo el nivel de emisión más bajo que los camiones convencionales diésel. Por tanto, se espera que los niveles de emisión globales de ruido en el sector portuario disminuyan durante la fase de operación.

Es importante de señalar que, según se indica en el numeral 12.1.23 del ICE, el proyecto contempla el Compromiso ambiental voluntario, cuyo objetivo consiste en informar, socializar e instruir a la comunidad local e interesados sobre el estado de avance del proyecto. El plan comunicacional estará dirigido a organizaciones comunitarias territoriales y funcionales y comunidad local perteneciente al área de influencia del proyecto para el medio humano, tanto en el sector TCVAL como CFLP. Contemplará talleres comunitarios y visitas programadas. Dicho plan contemplará además un formulario para la recepción de quejas o sugerencias (impreso y digital). Mayores antecedentes en el numeral 12.1.23 del ICE.

Según lo anterior y en atención a lo indicado en el numeral 6.2.1 del ICE, no se generará o presentará riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos.

Respecto a su solicitud de "un estudio independiente de ruidos que dé garantías de los resultados, permitiendo que la autoridad competente (Ministerio del Medio Ambiente) pueda verificar técnicamente los protocolos y resultados en el marco del D.S. N°38, Norma de Emisión de Ruidos" se señala que, el estudio de ruido fue elaborado siguiendo estrictamente los protocolos indicados en la normativa ambiental vigente.

Para la evaluación de la emisión de ruido asociado a la ejecución del Proyecto se aplica la "Norma de Emisión de Ruido Generados por Fuente que Indica" contenida en el Decreto Supremo N°38 del año 2011 del Ministerio de Medio Ambiente.

De acuerdo con su Artículo 1, el objetivo de esta norma es proteger la salud de la comunidad para lo cual establece límites máximos permisibles de ruido aplicables a la emisión exclusiva de toda actividad productiva, comercial, de esparcimiento y de servicios, faenas constructivas y elementos de infraestructura que generen emisiones de ruido con excepción de las actividades expresamente señaladas en el Artículo 5°. Los límites de

emisión de ruido de acuerdo con el D.S. N° 38/11 del MMA, expresados en términos del descriptor “Nivel de Presión Sonora Corregido” (NPC).

La evaluación de ruido asociados a la construcción del Proyecto en cuanto al tránsito vehicular se realiza con respecto a una norma de referencia ante la ausencia de normas para fuentes móviles en el territorio nacional. En particular, para estos efectos se adopta el criterio establecido por la Norma Suiza OPB 814.41 “Sobre la Protección contra el Ruido”, que corresponde a un criterio que se aplica frecuentemente en nuestro país como norma de referencia, en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para evaluar el Impacto Acústico generado por el tránsito vehicular. Tiene por objetivo la protección contra el ruido perjudicial o molesto de los receptores y reglamenta, entre otros: -La limitación de las emisiones del ruido exterior producidas por la explotación de instalaciones nuevas o existentes.

-La delimitación y el equipamiento de zonas a construir en los sectores expuestos al ruido;

-El aislamiento contra el ruido exterior e interior de los edificios nuevos que disponen de locales sensibles al ruido;

-La determinación de las inmisiones de ruido exterior y su evaluación a partir de valores límites de exposición. Esta norma establece diversos procedimientos de evaluación asociados al ruido, entre ellos, el tránsito vehicular, estableciendo diversos límites de planificación, inmisión y alarma, definidos según los grados de sensibilidad de cada zona donde se emplazan el o los receptores.

En relación a las normativas de referencia, la “Guía para la predicción y evaluación de impactos por ruido y vibración en el SEIA” publicada por el SEA en 2019, se indica que En caso de no contar con normativa ambiental aplicable se deben utilizar normas de referencia de alguno de los Estados indicados en el artículo 11 del Reglamento del SEIA. En Chile no existe normativa ambiental para la evaluación de vibraciones ni de ruido por flujo vehicular. En este sentido, en la presente versión del estudio de ruido y vibraciones se considera para la evaluación del ruido por flujo vehicular el criterio establecido por la Norma Suiza OPB 814.41 “Sobre la Protección contra el Ruido”, que corresponde a un criterio que se aplica frecuentemente en nuestro país como norma de referencia, en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para evaluar el Impacto Acústico generado por el tránsito vehicular. Por otra parte, para la evaluación de vibraciones por uso de maquinarias se utiliza el criterio establecido en el documento FTA-VA-90-1003-06 “Transit Noise and Vibration Impact Assesment”, de la Federal Transit Administration (FTA) de Estados Unidos publicada en mayo de 2006, que establece entre otras consideraciones criterios sobre daño estructural, y grados de molestia sobre receptores humanos.

De acuerdo con lo anterior, el estudio de Ruido fue realizado bajo los lineamientos indicados en la legislación ambiental vigente siguiendo estrictamente los protocolos indicados en el D.S. N°38/11 del MMA, Guías Criterio publicadas por el SEA y normas de referencia que se aplican frecuentemente en nuestro país en el marco del Sistema de Evaluación Ambiental. Por lo tanto, los resultados incluidos en el informe son verificables por la autoridad, toda vez que además incluye en Apéndices y Anexos las Fichas de Medición de Fuentes de Ruido, Certificados de Calibración de los Equipos de Medición, Fichas de Medición y Evaluación de NPC (según D.S. N°38/11 del MMA), archivos KMZ, Mapas de ruido y Memorias Inoise.

94. De esta forma, en la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, Anexo 4.2, se presentó la información actualizada solicitada y los resultados evidenciaron que, en todos los receptores evaluados, los niveles proyectados no superan los valores establecidos por las normas aplicables.

95. Asimismo, la metodología utilizada se conforma con la regulación vigente y los criterios técnicos. Incluso, el SEA es concluyente y enfático al señalar que “el estudio de ruido fue elaborado siguiendo estrictamente los protocolos indicados en la normativa ambiental vigente.”

96. Además, la autoridad competente analizó la información entregada por mi representada y se declaró conforme con el Adenda Complementario que incluía dicha

información, tal como lo solicitó la reclamante en su observación. De esta forma, tanto la Seremi de Salud en su Oficio N°120 de 20 de diciembre de 2025, como la Seremi de Medio Ambiente en su Oficio N°8.205 de 24 de diciembre de 2025, se declararon conformes y sin observaciones al respecto. Es decir, todo lo solicitado y observado por la Sra. Martínez fue respondido, considerado y debidamente ponderado por la autoridad.

97. Por último, cabe mencionar que la sanción impuesta por la SMA a mi representada se encuentra en proceso de reclamación judicial y, además, se trata de un caso puntual y específico, que en nada invalida la modelación y el estudio elaborado. A mayor abundamiento, el proyecto contempla un Compromiso ambiental voluntario para informar, socializar e instruir a la comunidad local e interesados sobre el estado de avance del proyecto, incluyendo un plan comunicacional y un formulario para la recepción de quejas o sugerencias. Esto, sin perjuicio del legítimo ejercicio de sus derechos para todo quien estime que exista una posible infracción normativa o a la RCA, realizando la denuncia respectiva.

98. De acuerdo a lo anterior, la observación debe ser también desestimada por este Honorable Comité de Ministros, toda vez que se encuentra debidamente abordada y considerada en la evaluación ambiental del proyecto.

5. Alegación en relación al impacto vial

99. En este punto, la observante señaló que el titular no ha presentado “compensaciones ni mitigaciones a las poblaciones aledañas al Acceso Sur por las afectaciones que sufrirán”, asegurando que existirá una intensificación del tráfico en el Acceso Sur”, la cual se encontraría “colapsada”.

100. Una vez más, la observante no quedó satisfecha con la respuesta y consideración de su observación, ya que, según ella, se encontraría “desajustada a la realidad”. Fundamenta esto en lo que denomina “criterios de lógica básica”, desacreditando la información técnica entregada, ya que considera que son “ejercicios teóricos en base a instrumentos de proyección”.

101. Pues bien, la respuesta del SEA que la reclamante desacredita y denomina ejercicios teóricos, es la siguiente:

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales del proyecto. Al respecto se señala que, en el Anexo 4.1 de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, se realizó una actualización del informe vial que renueva la línea base de tránsito con aforos recientes y de la ruta logístico Camino La Pólvara, ZEAL, conexiones a Ruta 68, modelando escenarios sin y con proyecto en horas punta. Respecto del posible aumento en los tiempos de desplazamiento en fase de construcción del proyecto, según se señala en la Tabla 9 Distribución por mes del flujo en la etapa de Construcción año 2 del Terminal Cerros de Valparaíso TCVAL, del Anexo 4.1 Estudio Vial de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, el mes con mayor cantidad de viajes en la fase de construcción del puerto corresponde al mes 19 del año 2 de la fase de construcción, con 5.176 viajes al mes. Las actividades que concentran mayor parte del flujo (85% aproximadamente) son la construcción del muelle e instalación de faenas. Para estimar la cantidad máxima de viajes que podrían concurrir en las horas de mayor demanda (horas punta) se asumen los siguientes supuestos:

- La semana tiene 5,5 días laborales.

- El flujo diario de camiones se concentra en 12 horas.
- Flujo diario de vehículos livianos y buses se concentra en 4 horas
- Los resultados se aproximan al entero superior.

Tabla 33.4: Estimación de viajes de la etapa de construcción en hora punta TCVAl

Tipo Veh	Veh/ Mes 19	Veh/ Semana	Veh/ Día	Veh/ Hora
VL	390	98	18	5
Camión	3866	967	176	15
Bus	920	230	42	11
TOTAL	5176	1294	235	31

Fuente: Tabla 11 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Según la tabla anterior, la máxima concentración de flujo esperable durante la etapa de construcción será de 31 vehículos por hora por sentido y ocurrirá durante el segundo año de la fase de construcción.

Construcción Ascensor El Arrayán

La construcción del ascensor tomará 14 meses y las obras se realizarán en paralelo con la construcción de las obras en el recinto portuario. Según se indica en la Tabla 12 Estimación de viajes de construcción de Ascensor El Arrayán (veh/semana), literal 3.2 del Anexo 4.1 Estudio Vial de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, la semana con mayor concentración de viajes corresponderá a la semana 24 del mes 6 de construcción, con 22 camiones/semana.

La obra generaría viajes en vehículos livianos (VL) como camionetas y furgones asociado a transporte de personal y supervisión, equivalente a 4 viajes por cada viaje de camión. Se considera:

- 5,5 días laborales por semana
- Hora Punta concentra 15% de viajes diarios de camión
- Hora Punta concentra 30% de viajes diarios de VL.

La siguiente tabla presenta la estimación de viajes a nivel diario y en hora punta:

Tabla 33.5: Estimación de viajes obra ascensor, hora punta.

Tipo Veh	Veh/Semana	Veh/día	Hora Punta (Veh/h)
Camión	22	4	1
VL	88	16	5
Total	110	20	6

Fuente: Tabla 13 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Se estima que la construcción del ascensor presentará 6 viajes por sentido en hora punta del mes con mayor flujo.

Etapa de Operación del Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl

De acuerdo con la información histórica de flujo ZEAL-Puerto, se advierte un decrecimiento sostenido de la demanda de servicios portuarios, según se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 33.6: Flujo histórico ZEAL-Puerto

Flujo Zeal - Puerto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Veh/año	574934	418250	365469	364373	430179	286860	295374
Veh/mes	47911	34854	30456	30364	35848	23905	24615
Veh/día	1597	1162	1015	1012	1195	797	821
Veh/hora	67	48	42	42	50	33	34

Fuente: Tabla 14 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Para evaluar la etapa de operación se considera el flujo asociado con el aumento de capacidad proyectado.

A continuación, se presenta la estimación de viajes de camión en la etapa de operación.

Tabla 33.7: Viajes mensuales etapa de operación del proyecto.

1) Traslado de carga, materiales e insumos				
Actividad	Tipo de Vehículo	Origen	Destino	Veh/mes
Camiones para contenedores con chasis	Tractocamión	ZEAL	Terminal Costanera	22.769
Terminal Tractor con chasis	Terminal tractor	Acopios contenedores	Delantal muelle	1.626
Camioneta	Camioneta	ZEAL	Terminal Costanera	60
Combustible	Camión cisterna	Valparaíso	Terminal Costanera	1
	(10 m ³ ; camión mediano)			
Aceites lubricantes e hidráulicos	Camión cisterna (1 m ³ ; camión liviano)	Valparaíso	Terminal Costanera	1
2) Traslado de residuos sólidos y efluentes líquidos				
Actividad	Tipo de Vehículo	Origen	Destino	Veh/me s
Residuos sólidos domésticos (RSD)	Camión plano (camión mediano)	Medida de Mitigación Sitio Costanera	Relleno sanitario	10
Residuos sólidos industriales no peligrosos (RSINP)	Camión tolva (20 m ³ ; camión grande)	Medida de Mitigación Sitio Costanera	Sitio vertido	1
Residuos peligrosos (RESPEL, excepto lodos) (**)	Camión plano (camión mediano)	Medida de Mitigación Sitio Costanera	Sitio vertido	0,2
Retiro lodos de DAF	Camión cisterna (10 m ³ ; camión mediano)	Medida de Mitigación Sitio Costanera	Sitio vertido	1
Actividad	Tipo de Vehículo	Origen	Destino	Veh/me s
Total, vehículos Mes				24.469

Fuente: Tabla 15 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Para estimar la cantidad de viajes en hora punta se asumen los siguientes supuestos operativos:

- El puerto recibe/despacha carga 30 días por mes.
- Flujo de Vehículos Livianos (VL) asociados a supervisión y traslado de personal, equivale a un 10% de flujo de camiones.
- Flujo de camiones se distribuye en 24 horas al día.
- Flujo de VL se distribuye en 10 horas.
- Los resultados se aproximan al entero superior

Tabla 33.8: Estimación de flujo en hora punta, etapa de operación

Tipo Veh	Veh/mes	Veh/Semana	Veh/día	Hora Punta (veh/h)
Camiones	24.469	6118	816	34
VL	2.447	612	82	9
Total	26.916	6.730	898	43

Fuente: Tabla 16 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

En la fase de operación se estima un flujo de 43 vehículos por hora, en hora punta.

A continuación, se presenta un resumen del flujo del proyecto:

Tabla 33.9: Resumen de flujo en hora punta

Fase	Sector	Flujo Hora punta Veh/h			Total
		VL	Bus	Camión	
Construcción	Puerto	5	11	15	31
Construcción	Ascensor	5	-	1	6
Operación	Puerto	9	-	34	43

Fuente: Tabla 17 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Para realizar la modelación de los aportes del proyecto, se realizaron dos campañas de flujo: una en Camino La Pólvoora, principal vía de acceso y egreso de camiones al puerto de Valparaíso, con el fin de recalculer las tasas de crecimiento anual que alimentan los escenarios base y con proyecto en las etapas de construcción y operación. La otra medición, en el centro de Valparaíso, en las proximidades de la Plaza de la Aduana. Para evaluar el impacto de la fase de construcción del Ascensor El Arrayán.

El propósito de la modelación vial es verificar si el proyecto en su versión reformulada, incluyendo las obras de compensación ambiental tiene o no un efecto significativo en los tiempos de desplazamiento de los usuarios del entorno.

Es importante destacar que se evaluaron por separado los dos sectores donde el proyecto considera realizar obras. Por una parte, las obras en el recinto portuario (muelle y remodelación de borde costero) en el sistema de transporte conformado por Camino La Pólvoora entre el Puerto y Ruta 68 incluyendo los principales puntos de generación y atracción de viajes intermedios como Zeal y la Cantera en Fundo Los Perales. Por otra parte, se

analizará la etapa de construcción del Ascensor El Arrayán en la intersección relevante más cercana, correspondiente a Carampangue con Bustamante.

Modelación Medida de Mitigación Sitio Costanera: Muelle + Mejoras urbanas de las Medidas de Compensación Borde Costero

Según los antecedentes presentados en la Tabla 37 Demoras promedio por usuario (seg/veh/arco), del Anexo 4.1 Estudio Vial de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, que se presentan en la tabla de a continuación, en promedio, el flujo que aportará el Proyecto en los dos períodos punta tanto en construcción como en operación aumentará el tiempo de viaje en menos de un segundo por arco.

Tabla 33.10: Demoras promedio por usuario (seg/veh/arco).

DEMORAS SISTEMA (H)		PUNTA MAÑANA					PUNTA TARDE				
		Actual 2025	Construcción 31BA	Operación 31CP	Operación 33BA	Operación 33CP	Actual 2025	Construcción 31BA	Operación 31CP	Operación 33BA	Operación 33CP
INTERSECCION	ACCESO										
La Pólvara (OP) / F-98 Norte	NORTE	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
La Pólvara (OP) / F-98 Norte	ORIENTE	1,6	2,1	2,2	2,1	2,5	2,8	3,5	3,6	3,6	4,0
La Pólvara (PO) / F-98 Sur	SUR	1,1	1,3	1,3	1,4	1,4	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6
La Pólvara (PO) / F-98 Sur	PONIENTE	2,1	2,6	2,7	2,7	2,9	1,6	2,0	2,1	2,1	2,2
La Pólvara (OP) / ZEAL NS	NORTE	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6
La Pólvara (OP) / ZEAL NS	ORIENTE	1,9	2,4	2,7	2,5	2,6	3,0	3,7	4,0	3,8	3,9
La Pólvara (PO) / ZEAL SN	SUR	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9
La Pólvara (PO) / ZEAL SN	PONIENTE	2,0	2,4	2,5	2,5	2,5	0,8	1,0	1,1	1,0	1,0
La Pólvara (PO) / Cantera	SUR	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2
La Pólvara (PO) / Cantera	PONIENTE	3,9	4,7	5,0	5,0	5,0	2,4	2,9	3,2	2,9	3,0
La Pólvara (OP) / Ramal F-720 NS	NORTE	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3
La Pólvara (OP) / Ramal F-720 NS	ORIENTE	1,1	1,3	1,4	1,4	1,5	1,4	1,8	1,8	1,9	1,9
Ruta F-720 / CS Norte	NORTE	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ruta F-720 / CS Norte	ORIENTE	1,5	2,0	2,0	2,0	2,0	0,7	0,9	0,9	1,0	0,9
Ruta F-720 / CS Norte	SUR	0,1	0,2	0,4	0,2	0,2	0,3	0,4	0,6	0,4	0,4
Ruta F-720 / CS Norte	PONIENTE	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ruta F-720 / CS Sur	NORTE	1,8	2,2	2,2	2,3	2,3	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Ruta F-720 / CS Sur	ORIENTE	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4
Ruta F-720 / CS Sur	SUR	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
La Pólvara (PO) / Ramal Sur F-720	SUR	1,6	2,3	2,2	2,4	2,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8
La Pólvara (PO) / Ramal Sur F-720	PONIENTE	1,9	2,4	2,4	2,6	2,6	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
La Pólvara (PO) / Acceso Placilla	SUR	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7
La Pólvara (PO) / Acceso Placilla	PONIENTE	2,8	3,5	3,5	3,7	3,7	1,2	1,4	1,4	1,5	1,5

La Pólvara (OP) / Ramal norte 68 Ch	NORTE	1,1	1,4	1,4	1,4	1,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7
La Pólvara (OP) / Ramal norte 68 Ch	ORIENTE	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,2	1,3	1,3
TOTAL DEMORAS (H)		27,3	34,0	35,8	35,5	36,6	21,6	26,8	28,4	27,4	28,3
VIAJES TOTALES		6161	7510	7810	7835	8008	4630	5687	5944	5788	5953
DEMORA POR USUARIO / ARCO (SEG)		15,9	16,3	16,5	16,3	16,4	16,8	17,0	17,2	17,0	17,1

Fuente: Tabla 37 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Modelación construcción Ascensor Arrayán

La modelación fue realizada sobre la base de la medición de flujo en el empalme de calle Bustamante con Carampangue, la cual corresponde la ruta de construcción del proyecto, considerando la estimación de demanda del Proyecto en la etapa de mayor flujo de la construcción. Se utilizó la herramienta SIDRA INTERSECTION 6.0, que es apropiada para el análisis de intersecciones aisladas y reguladas con señal de prioridad.

Realizada la modelación, se obtuvieron resultados globales como el índice de rendimiento (IR), la demora promedio, la longitud de cola máxima promedio, el grado de saturación (X) y el tiempo de demora promedio por vehículo. La siguiente tabla presenta los resultados generales de la intersección:

Tabla 33.11: Indicadores globales por escenario.

INDICADOR	PUNTA MAÑANA			PUNTA TARDE		
	ACTUAL	BASE	C.P.	ACTUAL	BASE	C.P.
Flujo Total	1594	1851	1872	1376	1600	1603
IR (UM/h)	30	35,5	36,8	24,5	28,7	28,7
Cola Max (veh)	9,9	15	16,1	3,9	5,6	5,7
X (%)	53%	63%	64%	43%	50%	49%
Detenciones	1244	1443	1431	1004	1165	1158
T viaje Promedio (Seg)	48,4	48,6	48,6	47,7	47,8	47,8
Demora Promedio (s)	10,2	10,4	10,4	9,6	9,7	9,6
Demora Total (veh-H/H)	4,52	5,35	5,41	3,67	4,3	4,27
T Viaje total (h-veh)	21,4	25	25,3	18,2	21,2	21,3

Fuente: Tabla 104 de la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Con respecto a la tabla anterior, la intersección presenta un nivel de saturación con proyecto (X) de 64%, por debajo del 80% de referencia en todos los escenarios, respecto de la Situación Base, mientras que el proyecto incrementaría marginalmente dicho indicador (en torno al 1% en Punta Mañana).

Respecto de los tiempos de desplazamiento (Demora promedio) en situación con proyecto, no se calculan incrementos significativos respecto a Situación Base.

Se presenta la siguiente tabla con información desagregada por aproximación a la intersección. Se reporta resultados de Velocidad promedio, Grado de Saturación, Cola promedio, Flujo, Demoras, nivel de servicio y capacidad vial.

Tabla 33.12: Resultados por aproximación a la intersección

Indicador	Acceso	PUNTA MAÑANA			PUNTA TARDE		
		ACTUAL	BASE	CON PROYECTO	ACTUAL	BASE	CON PROYECTO
Velocidad promedio (km/h)	NORTE	49	49	49	49,1	49	49,1
	PONIENTE	45,5	45,1	45,1	45,7	45,5	45,5
Grado de Saturación X (%)	NORTE	39%	45%	45%	43%	50%	49%
	PONIENTE	53%	63%	64%	32%	38%	38%
Longitud de cola promedio (veh)	NORTE	0	0	0	0	0	0
	PONIENTE	1,4	2,1	2,3	0,6	0,8	0,8
Demora promedio(s)	NORTE	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,4
	PONIENTE	12,1	12,6	12,6	11,9	12,1	12,1
Capacidad vial	NORTE	3626	3663	3623	3657	3596	3580
	PONIENTE	1407	1385	1372	1342	1361	1334
Nivel de servicio	NORTE	A	A	A	A	A	A
	PONIENTE	B	B	B	B	B	B
FLUJO	NORTE	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,4
	PONIENTE	12,1	12,6	12,6	11,9	12,1	12,1

Fuente: Tabla 105 de la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Se observa que el incremento de flujo aportado por el proyecto no incide en un cambio significativo de la velocidad promedio en los accesos a la intersección evaluada.

El flujo del proyecto incrementa levemente el grado de saturación (1%) en el acceso norte en punta tarde; mientras que en el demás acceso no se experimentan aumentos mayores a 1%. El incremento detectado es bajo por lo cual se descarta existencia de congestión en todos los escenarios.

Según los antecedentes indicados, es posible descartar la generación de lo establecido en el Artículo 7 del reglamento del SEIA, relativo a la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, durante las fases de construcción y operación del proyecto.

Respecto del Acceso Sur, la modelación 2025 se centró en la ruta logística de acceso de camiones (La Pólvoza ZEAL-Ruta 68), segregado del borde urbano, justamente para evaluar la capacidad efectiva del Acceso Sur en condiciones actuales y con proyecto. Los resultados de Informe Vial actualizado indica que, con el proyecto, no se aprecian incrementos relevantes de saturación ni demoras que comprometan la fluidez del corredor; se mantiene un desempeño estable y sin congestión crítica atribuible al proyecto, lo que acredita la capacidad remanente del Acceso Sur.

Como antecedente complementario, previamente ya se había incorporado parámetros operativos del Acceso Sur y del uso de La Pólvoza, incluyendo horarios y tipos de camión (cumplimiento de pesos MOP), y reportó grados de saturación en rangos aceptables al momento de esa evaluación, coherentes con un nivel de servicio adecuado para el acceso logístico al puerto. En consecuencia, y con la verificación 2025, se demuestra que el Acceso Sur mantiene capacidad para dar fluidez al tránsito de camiones, de modo que no se configura impacto significativo en vialidad bajo art. 7 letra b) del RSEIA y, por lo tanto, no se requiere la aplicación de medidas viales adicionales.

En calidad de aire, la modelación de dispersión 2025 acredita cumplimiento normativo en los receptores sensibles; y en ruido, la evaluación confirma cumplimiento del D.S. N° 38/2011, de modo que según el art. 5 letra b) del RSEIA no se generan impactos significativos por ruido sobre la población y, por lo tanto, no se requiere la aplicación de medidas de compensación o mitigación.

102. No reiteraremos los antecedentes técnicos, que hablan por sí solos y dan cuenta de manera tan evidente que la observación fue considerada debidamente en la evaluación del proyecto, más allá de los “criterios de lógica básica” aducidos por doña Rosa-Inés Martínez. Pero sí nos detendremos en lo siguiente: una vez más, la recurrente vuelve a reclamar por algo que ya se encuentra zanjado técnica y jurídicamente.

103. En efecto, en el primer proceso de evaluación ambiental, doña Rosa Inés Martínez (observación 258) observó lo siguiente: “(...) Se solicita que TCVAL demuestre con cifras verificables cual será el tránsito de camiones por el camino de Acceso al Puerto de Valparaíso en su período de máxima capacidad, considerando que TPS tiene el derecho

preferencial de dicho camino en un 80%. Se solicita que asegure que no transitarán camiones por la Av. Argentina en caso de que el camino de Acceso al Puerto de Valparaíso esté colapsado”. Así, junto a otros observantes, en el proceso de evaluación original ya existía una válida preocupación por los impactos en materia vial. Por ello, esto fue abordado expresamente por el Comité de Ministros, siendo avalado después por la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental.

104. Así, en el considerando 13 de la Resolución Exenta N°202099101482 de 23 de julio de 2020 del Comité de Ministros, éste se hizo cargo de la posible generación de impactos contemplados en el literal c) del artículo 11 de la ley N° 19.300, referido a la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbre de grupos humanos, especialmente, por los posibles impactos viales del Proyecto, precisamente, la preocupación que la reclamante vuelve a indicar en esta ocasión.

105. En dicha resolución, el Comité de Ministros desechó las reclamaciones de los observantes en esta materia, reconociendo que las materias reclamadas fueron debidamente abordadas durante el proceso de evaluación, que la factibilidad de acceso se encuentra acreditada mediante el Estudio de Impacto Vial y no identificándose impactos contemplados en el literal c) del artículo 11 de la ley N°19.300.

106. Esto fue también abordado por el Segundo Tribunal Ambiental en su sentencia de fecha 25 de mayo de 2022 (R-244-2020). Entre los considerandos centésimo sexagésimo sexto y centésimo nonagésimo noveno de la sentencia, resalta un detallado análisis de la metodología utilizada por el Titular para realizar el respectivo estudio vial, terminando por concluir que el impacto vial fue abordado “en extenso durante la evaluación ambiental” (c. centésimo nonagésimo sexto) y desechando las alegaciones de los reclamantes- incluidos doña Rosa Inés Martínez y don Gonzalo Ilabaca- en este punto.

Centésimo nonagésimo sexto. Que, conforme con lo expuesto, se colige que el impacto vial, asociado con la eventual obstrucción o restricción a la libre circulación y conectividad, así como el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, fue abordado en extenso durante la evaluación ambiental, incluyendo el estudio de los flujos vehiculares, niveles de congestión, el nivel de saturación y deterioro del pavimento, entre otras variables que permiten evaluar la afectación vial que es susceptible de causar el proyecto. Además, de lo analizado se aprecia que la modelación del impacto vial incluyó escenarios que consideran no solo las peores condiciones sobre la base de los datos obtenidos al efecto durante estudio de línea base, sino que también consideran la evolución del parque automotriz proyectada al año 2025. En cuanto al transporte de cargas especiales (carga peligrosa y sobredimensionada), las modelaciones incluyen los efectos sobre la Avenida Argentina y las intersecciones con Avenida Colón y Errázuriz.

107. Es decir, la reclamante bien sabía que la metodología utilizada para determinar los impactos viales del proyecto ha sido debidamente analizada, evaluada y avalada tanto por la autoridad ambiental como por el Tribunal Ambiental, siendo una metodología reconocida, validada y debidamente justificada.

108. Pues bien, ese estudio, ya validado por todos los órganos que ejercieron algún tipo de control sobre la RCA original, fue actualizado en el Anexo 4.1 de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025. Allí se realizó una actualización del informe vial que renueva la línea base de tránsito con aforos recientes y de la ruta logística Camino La Pólvora, ZEAL, conexiones a Ruta 68, modelando escenarios sin y con proyecto en horas punta. De manera tal que, volver a cuestionar el estudio de impacto vial, indicando nuevamente que la metodología obedece a ejercicios teóricos sin base técnica, es desatender lo ya juzgado por el tribunal, una abierta infracción al efecto de cosa juzgada.

109. Cabe mencionar, por último, que con fecha 27 de febrero de 2026, la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso se pronunció conforme respecto del Informe Consolidado de la Evaluación Ambiental (ICE), señalando que no tenía observaciones que efectuar al documento.

110. Según lo anterior, esta alegación debería también desecharse, ya que no solo la observación se encuentra debidamente considerada, sino que además se demuestra un ejercicio contumaz y utilitario de un derecho, tergiversándolo y mal utilizándolo.

6. Alegación en relación al dique flotante Sociber

111. En su observación, la reclamante asegura que, producto de esta segunda evaluación ambiental, en razón de haber retrotraído el procedimiento, el dique flotante de SOCIBER se trasladaría. Al respecto, la autoridad respondió lo siguiente:

Se considera pertinente, pues se refiere a alguno de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental. Al respecto se señala que el dique SOCIBER no es de titularidad de EPV, sino de un tercero. Por lo tanto, su eventual traslado no corresponde a una obra ni actividad del proyecto actualmente en evaluación. EPV ha manifestado y reitera su intención de mantener la autorización de uso de área para el dique, en otro punto de la bahía, a convenir con SOCIBER y en aguas abrigadas.

Por su parte, SOCIBER ha declarado que su intención es continuar sus operaciones en el puerto de Valparaíso, lo que consta en carta de su gerente general incluida en el Anexo 9 del Adenda de 2016. En consecuencia, considerando que el dique seguirá operando, no se perderán puestos de trabajo por el cambio de ubicación dentro de la bahía.

A mayor abundamiento, los temas retrotraídos corresponden a paisaje y medio humano. En la RCA N°39/2018 se señala reiteradamente que la situación del dique SOCIBER se enmarca en una relación contractual entre actores independientes del proyecto TCVL, como son la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) y la propia empresa SOCIBER.

Respecto a: "¿Por qué dentro de la línea base del proyecto no ha sido considerado el Dique Flotante?, se señala que el dique flotante SOCIBER, si fue considerado dentro la línea de base del proceso anterior que obtuvo la RCA favorable N° 39/2018, los datos se encuentran en las líneas de base de medio humano de dicho proceso, Anexo 5.1.5 de Adenda N°1, como resultado y debido que el dique seguirá su funcionamiento en aguas abrigadas, se determinó que los grupos humanos asociados a SOCIBER no sufriría impactos negativos significativos.

Respecto a: ¿Dónde será relocalizado?, se señala que el dique deberá ser ubicado al oriente del espigón fuera de la zona de tráfico directo de naves del nuevo terminal y siempre en aguas abrigadas, en un sector que permita su operación sin interferir con las faenas proyectadas. La ubicación específica será determinada en coordinación con la Empresa Portuaria Valparaíso y la autoridad competente en la materia. Se reitera que la ubicación del dique será actualizada siempre en aguas abrigadas al oriente de la medida de mitigación Sitio Costanera.

Respecto a: ¿Por qué no ha sido evaluado su desplazamiento? se señala que el dique SOCIBER no es de titularidad de EPV, y su propio Titular deberá evaluar este ajuste operativo, sin intervención sobre su estructura ni pérdida de funcionalidad, y sin que esto implique alteraciones significativas en el entorno. Además, dicho tema no se ajusta a los aspectos reprochados en la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental y, como se mencionó anteriormente, según los antecedentes presentados en Anexo 5.1.5 de Adenda N°1, como resultado y debido que el dique seguirá su funcionamiento en aguas abrigadas, se determinó que los grupos humanos asociados a SOCIBER no sufriría impactos negativos significativos.

Respecto a: "Solicito se incorporen los impactos del proyecto sobre el funcionamiento del Dique Flotante." se señala que el dique SOCIBER no es de titularidad de EPV. No se estiman impactos sobre su operación, dado que su relocalización se realizará manteniendo las condiciones operativas necesarias para su actividad, conforme a los lineamientos establecidos por la Empresa Portuaria Valparaíso. Por lo tanto, no se identifican efectos adversos atribuibles al proyecto.

Respecto a las siguientes preguntas: Si será movido de su actual emplazamiento, De ser movido del actual emplazamiento; ¿Dónde será relocalizado?, Solicito sean incluido los Impactos de su relocalización, Demostrar que una eventual relocalización debe también evaluar el impacto en relación al tráfico naviero en específico a las maniobras de arribo de naves como de atraque de estas a los respectivos sitios de atraque." se consideran abordadas en las respuestas anteriores.

112. En su reclamación, la Sra. Martínez insiste en que es una respuesta insatisfactoria y evasiva, señalando que el Titular debe hacerse cargo de los efectos ambientales del traslado del dique flotante dentro de la bahía de Valparaíso.

113. De la respuesta de la autoridad es claro que la reclamante yerra en su aseveración de que ésta sería una modificación en esta segunda evaluación ambiental, toda vez que ya en el año 2016, el Titular de la época (TCVAL) acompañó una carta que acreditaba la intención de SOCIBER (titular del dique flotante) de mantener sus operaciones en Valparaíso, por lo que no habría ninguna diferencia entre lo evaluado en dicha oportunidad y ahora.

114. Tanto es así, que el dique flotante sí fue considerado en la línea de base del proyecto original, en el Anexo 5.1.5 del Adenda N°1, y debido a que el dique seguirá sus operaciones en aguas abrigadas, se descartaron impactos significativos al respecto. Es decir, el proyecto siempre ha contemplado que el dique flotante de SOCIBER siga operando en la bahía de Valparaíso, por lo que no habría ningún tipo de impacto en la vida y costumbre de grupos humanos, como pretende hacer ver la reclamante.

115. Ahora bien, una vez más, se debe indicar que la reclamante levantó este punto en su reclamación anterior, respecto de la RCA N°39/2018, tanto ante el Comité de Ministros como ante el Tribunal Ambiental, y ninguno de los dos acogieron su reclamo en este aspecto. En efecto, en los considerandos 13.11 y 13.13.3 de su resolución, el Comité de Ministros hace mención al dique SOCIBER, para después rechazar las reclamaciones en esta materia, toda vez que las materias reclamadas fueron debidamente abordadas durante el proceso de evaluación.

116. Por su parte, el considerando Ducentésimo vigésimo tercero de la sentencia del Tribunal Ambiental señala expresamente que doña Rosa Inés Martínez alega en relación a la caleta Sudamericana y del dique SOCIBER, para luego acoger solamente la reclamación en relación a la caleta Sudamericana y no respecto al dique flotante. Con esto, es evidente que el Tribunal desecha esta alegación y que, al volver sobre ella, la reclamante solo está vulnerando, una vez más, el efecto de cosa juzgada de la sentencia.

117. Así, aunque no le guste a la reclamante, el Titular abordó adecuadamente en la línea de base original del proyecto la relocalización del dique flotante, se descartó impactos significativos al respecto, especialmente en relación al literal c) del artículo 11 de la Ley N°19.300. Esto fue reclamado en su oportunidad y el reclamo no fue acogido ni en sede administrativa, ni en sede judicial. El proyecto, en esta nueva evaluación retrotraída, no contempla nada nuevo ni distinto en relación al dique flotante de SOCIBER. Por lo tanto, habiéndose mantenido por el Tribunal Ambiental los efectos de la RCA original en todo lo no acogido en su fallo de 2022, esta observación se encuentra debidamente considerada por el SEA, tanto en su RCAN°39/2018, como en la actual RCA N°04/2026, correspondiendo desechar esta nueva e insistente reclamación de la Sra. Martínez en este punto.

7. Alegación en relación al Varadero

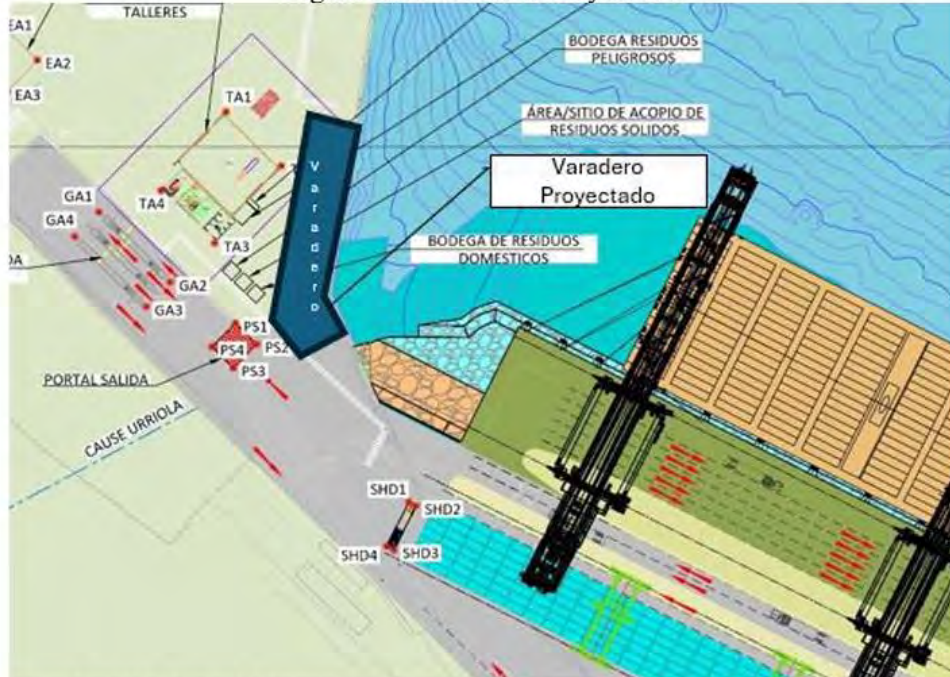
118. En su observación, la reclamante realiza una serie de preguntas sobre el varadero existente en el Puerto de Valparaíso. La autoridad respondió lo siguiente:

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Respecto a: “¿Para construir el actual proyecto, el varadero deberá ser desalojado de su actual emplazamiento?”, se señala que EPV, mantiene un contrato vigente para la operación del sitio Varadero. El desarrollo de la medida proyectada para el año 2030, no implica a la fecha un cierre de contrato anticipado que afecte la funcionalidad del varadero actual.

El Varadero no será desalojado, sin embargo, el varadero será trasladado ya que el emplazamiento del Varadero se superpone con la ubicación de la medida de mitigación Sitio Costanera, específicamente con el área de instalación de faenas durante la etapa de construcción y la explanada operativa durante la etapa de operación. A partir de lo anterior, la medida de mitigación Sitio Costanera, considera una nueva posición para el varadero, (sector oriente de actual espigón), esta se puede apreciar en la siguiente figura.

Figura 33.2: Varadero Proyectado.



Fuente: Figura 4 de la Adenda Ciudadana, presente en Adenda complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025.

Respecto a: “¿Por qué dentro de la línea base del proyecto no ha sido considerado el varadero?”, se señala que el varadero no fue considerado como componente específico en la línea base del Estudio de Impacto Ambiental, dado que no es una instalación administrada por el titular ni forma parte de su infraestructura directa. No obstante, su existencia y emplazamiento actual han sido reconocidos en la planificación portuaria general. El movimiento de este no implica impactos ya que el varadero no dejara de funcionar y prestar servicios.

Respecto a “¿Dónde será relocalizado?”, se señala que el varadero será trasladado al sector oriente del actual espigón, según lo indicado en la medida de mitigación Sitio Costanera (ver figura anterior).

Respecto a la consulta, que dice: “Por qué no ha sido evaluado su desplazamiento?”, se señala que su futura ubicación será en el sector al oriente del actual espigón, según lo indicado en la medida de mitigación Sitio Costanera (ver figura anterior).

Respecto a “¿Por qué no ha sido evaluado los impactos y afectaciones que producirá su remoción al grupo humano al que presta servicios, los lancheros?” se señala que el varadero seguirá prestando apoyo desde un lugar más idóneo que el actual y seguirá prestando servicios para los Lancheros del Muelle Prat. Por lo tanto, no se considera impactos para los grupos humanos asociados.

Respecto a “Todos esos datos sobre el actual varadero se han omitido en este nuevo proyecto”, se señala que el varadero será trasladado al sector oriente del espigón, donde seguirá prestando los servicios que actualmente realiza.

La reubicación del varadero será gestionada conforme a los mecanismos de planificación portuaria establecidos por la autoridad competente.

El proyecto no incorpora datos específicos del varadero dentro de los antecedentes técnicos, dado que no es parte de la infraestructura bajo administración del titular. Su forma de traslado será resuelta a través de los mecanismos de planificación portuaria establecidos por la autoridad competente.

Respecto a: “ Es decir, el titular no ha considerado el varadero en su línea de base, no ha presentado plan de remoción del varadero, no ha presentado un plan de relocalización de éste, ni tampoco ha evaluado los impactos y afectaciones que producirá su remoción al grupo humano al que presta servicios; los lancheros.” se señala que, tal como se indicó anteriormente, el varadero no forma parte de la infraestructura bajo administración del titular, razón por la cual no se ha incorporado en la línea de base del proyecto. En consecuencia, no corresponde presentar un plan de remoción ni de relocalización dentro del alcance del presente proyecto. La eventual relocalización del varadero será abordada mediante los mecanismos de planificación portuaria establecidos por la autoridad competente, asegurando que dicho proceso se realice conforme a la normativa vigente. Cabe destacar que el varadero seguirá prestando apoyo desde un lugar más idóneo que el actual y seguirá prestando servicios para los Lancheros del Muelle Prat. Por lo tanto, no se considera impactos para los grupos humanos asociados.

119. Tal como se puede apreciar, se ha considerado y respondido adecuadamente la observación de la reclamante, ya que el contrato con el Varadero seguirá vigente, y éste seguirá operando en forma regular mientras ello sea así. En efecto, al igual que en el caso del dique flotante, el Varadero será reubicado dentro del área portuaria y seguirá operando con normalidad, mientras dure su contrato, por lo que no hay impactos que evaluar a su respecto.

120. Lo anterior fue señalado con detalle y graficado durante el proceso de evaluación, según se muestra en la imagen. No obstante, en su reclamación, la recurrente insiste en comparar la supresión de la caleta Sudamericana con la reubicación del dique flotante y del varadero, siendo que, a diferencia de la primera, ambos se encuentran en plena operación en el Puerto de Valparaíso, no han sido reubicados ni se considera su relocalización fuera del puerto.

121. En este sentido, es evidente que la observación ha sido debidamente considerada, respondiendo a las dudas de la reclamante, debiendo desecharse también su reclamación a este respecto.

8. Alegación en relación al Muelle Prat

122. En su observación, la reclamante innova respecto a las observaciones realizadas en el primer proceso de evaluación ambiental. En efecto, pese a que el proyecto mitiga sus impactos disminuyendo su superficie, se encuentra emplazado en el mismo lugar del recinto portuario en que fue concebido originalmente: el Terminal 2. Así, pese a que en sus observaciones anteriores nada dijo sobre el Muelle Prat, en estas nuevas observaciones ciudadanas la reclamante cuestiona la inexistencia de un plan de medidas de mitigación a la supuesta afectación que tendría el Muelle Prat.

123. Así las cosas, la autoridad dio respuesta a su observación de manera extensa, acuciosa y contundente, señalando lo siguiente:

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Respecto a: “Como consecuencia de esta alteración en la concentración del área de carga y descarga y aumento de la frecuencia en el flujo de camiones, el Muelle Prat, lugar emblemático e identitario de Valparaíso, su uso social y cotidiano se verá invadido por la entrada y salida de camiones con contenedores, lo cual generará una pantalla de contenedores en movimiento que romperá la dinámica habitual de los visitantes al lugar” y a “En

términos visuales, el proyecto no considera el impacto que el aumento en la frecuencia de camiones tendrá sobre el Muelle Prat y el acceso de visitantes a la bahía en una ciudad cuyo turismo ha ido al alza”, se señala que la interacción peatón vehículo en el acceso al Muelle Prat fue evaluada. El resultado indica que, con proyecto, el tratamiento técnicamente recomendado es paso de cebra (no semáforo), debido a los niveles de flujo observados; sin perjuicio de ello, el titular implementará voluntariamente un paso peatonal semaforizado para mayor seguridad de visitantes.

En la simulación de red, el corredor logístico prioriza ZEAL-La Pólvora–accesos portuarios, no prevé desvíos de camiones por áreas peatonales turísticas; los nodos e intersecciones modelados se concentran en la Ruta 68/La Pólvora y accesos a puerto, y el desempeño comparado no muestra diferencias relevantes entre escenarios con y sin proyecto.

Adicionalmente, la generación horaria promedio en operación es del orden de 34 vehículos/hora (entradas y salidas), distribuida 24/7 y coordinada con ZEAL para evitar acumulaciones, lo que acota la presencia de camiones en el borde portuario.

Con el refuerzo peatonal (semaforización) y la priorización del corredor logístico, no se configura una “pantalla móvil” que invada el uso social cotidiano del Muelle Prat.

El efecto visual sobre visitantes se aborda explícitamente por la vía paisajística, con medidas urbanas que se detallan en el capítulo 7 de ICE, que restablecen y mejoran la experiencia visual y de acceso al borde.

Respecto a: “En términos de seguridad Portuaria y fluidez operativa para el puerto, el titular no está considerando la Interacción entre la operación portuaria y la ciudad turística en que se va a emplazar. La existencia de 2 pasos de cebra, que permite el acceso a los turistas al Muelle Prat, representa un nudo de congestión que se verá intensificada con el funcionamiento del nuevo proyecto dado el aumento del flujo de camiones.” Se señala que la evaluación de seguridad peatonal para Muelle Prat concluye que el tratamiento requerido es paso de cebra; pese a ello, el titular eleva el estándar e implementa semaforización peatonal como medida adicional de seguridad turística. En paralelo, la simulación de red urbana no evidencia deterioros de desempeño con el proyecto.

La interacción ciudad–puerto se gestiona con control peatonal semaforizado y con flujos logísticos segregados y coordinados, resguardando seguridad y continuidad operativa.

Respecto a: “El titular no explica cómo resolverá este problema logístico, dado el aumento del turismo que ha experimentado la ciudad y la intensificación de las maniobras de carga y descarga de camiones que contempla el nuevo proyecto. (Solución logística frente al aumento del turismo y la intensificación de maniobras)”. Al respecto se señala que la actualización de transporte realizada en la Adenda complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, mantiene el diagnóstico del EISTU/2016: el desempeño de la red permanece dentro de rangos adecuados al comparar tiempos de viaje y demoras “con/sin proyecto”. El control de accesos y la coordinación con ZEAL permiten absorber puntas sin colas en el sector urbano.

En términos de magnitud, la tasa horaria promedio asociada a la operación (~34 veh/hora) y su distribución 24/7 disminuyen la probabilidad de conflictos con flujos peatonales y turísticos.

El proyecto sí explica y modela su estrategia logística (corredor ZEAL–La Pólvora, control de accesos y semaforización peatonal voluntaria), la que resulta suficiente según las simulaciones comparativas.

Respecto a: “En términos atmosféricos, el aumento del tránsito de camiones en el Muelle Prat incrementará la contaminación del sector producto de las emisiones del flujo de camiones, lo que creará altos índices de contaminación” se señala que, según se indica en el numeral 4.4.6 del ICE, durante la fase de construcción, el proyecto considera las emisiones de material particulado respirable (MP10), material particulado fino respirable (MP2,5), material particulado sedimentable (se consideraron las partículas totales en suspensión (PTS) como equivalente a MP30), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC) y dióxidos de azufre (SO2). Sin embargo, considerando la reducción del Terminal 2, mediante la implementación de la medida de mitigación O-MIT-PA-1: Sitio costanera y las medidas de compensación O COM-PA-1: Paseo Costero (Malecón); O-COM-PA-2: Paseo-Mirador Puerto; O-COM-PT-3: Plaza del Mar; y, O-COM-PT-4: Ascensor El Arrayán, las emisiones de material particulado y gases se reducen de manera significativa tras la implementación de la medida de mitigación, para los sectores TCVAl y CFLP, lo que conlleva a reducciones en el periodo de la fase de construcción (de 4 a 3 años), reducción en los volúmenes de extracción, los flujos vehiculares y las horas de funcionamiento de la maquinaria.

Respecto de las emisiones en fase de operación, el proyecto considera las emisiones de material particulado respirable (MP10), material particulado fino respirable (MP2,5), material particulado sedimentable (se

consideraron las partículas totales en suspensión (PTS) como equivalente a MP30), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC) y dióxidos de azufre (SO2), las que, según se señala en el numeral 4.5.8 del ICE, se reducen de manera significativa tras la implementación de la medida de mitigación O-MIT-PA-1: Sitio costanera, para la operación del proyecto.

En el numeral 5.1 del ICE, se presenta el impacto de dichas emisiones sobre la calidad del aire y, conforme a los resultados de la modelación de contaminantes atmosféricos, los aportes del proyecto no superarán los límites de las normas primarias de calidad del aire, por lo cual, no se generará o presentará un riesgo a la salud de la población, según lo establecido en el artículo 5 del Reglamento del SEIA, correspondiente al “Riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones y residuos”.

Respecto a: “El titular no ha presentado plan de medidas de mitigación a la afectación que tendrá el Muelle Prat. (Plan de medidas para el área del Muelle Prat)” se señala que, existe un Plan de Medidas vigente para el componente Paisaje (mitigación/compensación), con obras públicas concretas. Según se detalla en el numeral 7.1.2 del ICE, incorpora una medida de mitigación volumétrica del terminal, llamada Sitio Costanera, que se detalla en el numeral 7.1.2 del ICE, la que consiste en la reducción del muelle de atraque en respuesta ciertos impactos que el proyecto generaba al bloqueo de vista e intrusión visual y, por otra parte, para aquellos impactos que no pueden ser mitigados se proponen medidas compensación ambiental asociadas al Borde Costero, como lo son: Paseo Costero Malecón, Paseo Mirador Puerto, Plaza del Mar y Ascensor El Arrayán, las cuales se detallan en el Capítulo 7 del ICE, numerales 7.2.8, 7.2.9, 7.2.10 y 7.2.11, respectivamente. Las medidas de compensación propuestas en el borde costero han sido diseñadas en consistencia con los lineamientos de la ciudad y de la protección del patrimonio cultural, al poner en valor el borde marítimo como una extensión del espacio patrimonial urbano, reforzando su identidad y atractivo global, potenciando el arraigo de sus habitantes y la activación de manifestaciones culturales y atractivos de la ciudad entregándole un espacio que actualmente no existe en Valparaíso y que es de especial interés para la ciudadanía en el marco del disfrute del borde costero y de recuperar el acceso al mar.

Complementariamente, para la seguridad peatonal específica del Muelle Prat, se incorpora la semaforización peatonal voluntaria, lo que constituye una medida adicional dirigida precisamente al punto observado.

124. En definitiva, Honorable Comité, nada de lo indicado por la reclamante en su observación es cierto. Pese a que introduce un nuevo elemento, no reclamado previamente, todas sus preguntas fueron respondidas, demostrando que su observación fue debidamente considerada en la evaluación ambiental, considerando al Muelle Prat en todas las aristas levantadas (seguridad, turismo, calidad del aire, impacto vial, etc.).

125. Así, esta nueva observación solo evidencia una excusa más de la reclamante para intentar trabar el procedimiento del proyecto, debiendo ser desechada.

9. Alegación en relación a los lancheros

126. Una vez más, la reclamante está reiterando observaciones que ya fueron levantadas respecto de la RCA N°39/2018 y que se encuentran analizadas y zanjadas por la autoridad. Sin embargo, estas observaciones no fueron reclamadas por ella en el pasado, porque ella no observó en el proceso original nada asociado a este punto, por lo que, además de volver sobre algo que ya se encuentra reclamado y resuelto en forma oportuna, se está aprovechando de un nuevo proceso de participación ciudadana para innovar en su observación.

127. En efecto, en su nueva observación ciudadana, la reclamante señaló que “El titular no ha presentado plan de medidas de mitigación a la afectación que tendrá la actividad de los lancheros en lo referente a las interrupciones del flujo de las rutas turísticas”. Pues bien,

en el considerando 16 de la Resolución del Comité de Ministros del año 2020, se analiza “la posible generación de impactos contemplados en el literal e) del artículo 11 ley N° 19.300, referidos a la alteración significativa, en términos de magnitud o duración, del valor turístico de la zona, específicamente considerando el atraque de cruceros y embarcaderos de lanchas en el sitio 8 del espigón”.

128. El considerando 16.4 de dicha resolución señaló expresamente que “en las respuestas N° 199 y 270 de la Adenda Complementaria el Proponente señala que **la construcción y operación del terminal portuario no afectará de manera significativa las rutas turísticas que realizan los lancheros del muelle Prat, ya que éstas se alejan del área del Proyecto, buscando puntos distantes de la bahía para mantener las vistas panorámicas de los cerros de Valparaíso.** Además, el Proyecto podría resultar un punto de interés en las rutas turísticas de los lancheros, ya que en la actualidad las actividades asociadas al Terminal 1 (TPS), son un punto de atracción permanentemente visitado por los lancheros. Al mismo tiempo, agrega que las actividades portuarias se realizarán en paralelo a los circuitos de las lanchas, siendo compatibles ambas actividades, de acuerdo con la Resolución N° 1 de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) del 14 de enero de 1999, que reglamenta el procedimiento de uso del muelle Prat y fija un procedimiento para el ordenamiento de las embarcaciones que utilizan el muelle, las cuales se mantendrán con las actividades del Proyecto” (énfasis agregado).

129. Termina el Comité de Ministros rechazando las alegaciones a este respecto y estimando que se abordaron debidamente las observaciones, cuestión que no fue reclamada en sede judicial por ninguno de los observantes en esa oportunidad, quedando a firme lo resuelto por el Comité de Ministros en su respectiva resolución.

130. Ahora bien, pese a lo anterior, dada la insistencia de la Sra. Martínez en un punto ya zanjado, la autoridad procedió a responder su observación de la siguiente manera:

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Al respecto se indica que la navegación dentro del puerto y la bahía de Valparaíso está regulada por la Autoridad Marítima, bajo el Reglamento del artículo 137 de la Ley de Navegación; la construcción y operación del T2 no altera esa prerrogativa ni el esquema de gestión del tráfico interior. Las rutas de los lancheros no están sujetas a coordenadas fijas y ya coexisten con maniobras de naves mercantes y cruceros en la dársena. En ese marco, la Autoridad Marítima administra y coordina los movimientos portuarios y de transporte de pasajeros, con reglas específicas para ambos (incluida la operación desde el Muelle Prat).

Adicionalmente, la Planificación Naviera es la instancia formal donde se ordenan zarpes y arribos, uso de luces y la presencia de práctico a bordo, precisamente para asegurar la compatibilidad entre actividades portuarias y circuitos turísticos. Conforme a este arreglo, se ha sostenido que las partes, obras y acciones del proyecto no constituyen obstáculo para la actividad turística de los lancheros.

Durante la fase de construcción del proyecto, si bien el acceso al sector del Muelle Prat (sector en donde los lancheros realizan su actividad) experimentará un aumento en los tiempos de espera para dicho acceso, se estima que dicho aumento de tiempo no afectará la afluencia de público al sector, puesto que el acceso no será obstruido. Durante la fase de operación se descartó la existencia de impactos sobre la actividad de los lancheros producto de las maniobras de embarcaciones post panamax, puesto que éstas últimas pueden acceder sólo al sector TCVL, el cual es distinto al sector que los lancheros ocupan en el Muelle Prat.

Asimismo, las rutas turísticas se alejan del área de proyecto para conservar vistas panorámicas del anfiteatro porteño, por lo que no se prevé una afectación significativa del circuito de los lancheros por presencia de naves en T2.

La gestión de compatibilidad entre maniobras portuarias y circuitos turísticos se implementa a través de la Planificación Naviera y las reglas operativas de la Autoridad Marítima: allí se programan los movimientos de naves, se avisa y coordina la navegación y se definen las condiciones de seguridad (práctico a bordo, luces/señales), asegurando que no exista afectación que impida o dificulte la actividad de los lancheros. En paralelo, el ordenamiento del Muelle Prat (procedimiento de uso y orden de embarcaciones) se mantiene vigente, resguardando la operación del servicio turístico.

En consecuencia, existe un mecanismo operativo específico (Planificación Naviera y reglas de uso del Muelle Prat) que mitiga y administra cualquier interferencia puntual por ventanas de maniobra, sin requerir medidas adicionales para la continuidad del servicio turístico.

Finalmente se puede indicar lo siguiente:

- *La navegación en bahía y puerto se rige por normas y por la Autoridad Marítima, y el proyecto no altera esa prerrogativa. Las rutas de lanchas no son fijas y coexisten con maniobras portuarias bajo control de tráfico.*
- *La Planificación Naviera y el ordenamiento del Muelle Prat son los instrumentos que aseguran compatibilidad y evitan obstrucciones; lo que puede presentarse son esperas acotadas en accesos, sin afectar la afluencia ni impedir el servicio.*

Según lo anterior, el proyecto no generaría impacto significativo sobre los lancheros, por tanto, no se requiere la implementación de medidas de mitigación, reparación y/compensación.

131. La reclamante indicó que la respuesta no le satisface, entre otras cosas, porque estima que se estaría evadiendo realizar una evaluación completa y exhaustiva del proyecto. De los antecedentes de la evaluación ambiental del proyecto es claro que las rutas de los lancheros sí fueron consideradas al momento de evaluar y descartar los impactos del proyecto, cuestión que, además, ya se encuentra zanjada en el proceso de reclamación previo.

132. Así, cabe hacer presente, además, que a través de su ORD. N° 12600/02/464 de 11 de septiembre de 2018, la Gobernación Marítima de Valparaíso se pronunció conforme respecto del ICE original, el cual mantiene su vigencia en la parte no anulada por el Tribunal Ambiental, incluyendo los aspectos asociados a este punto observado y reclamado respecto de la RCA N°39/2018. Luego, en el segundo proceso de evaluación ambiental, la Gobernación Marítima de Valparaíso, mediante su ORD. N° 12600/02/267 de 5 de septiembre de 2024, señaló que no se detectaron observaciones en relación a si las observaciones presentadas por la comunidad se enmarcan dentro del ámbito de competencia de la Autoridad Marítima han sido abordadas de manera adecuada por el Titular.

133. Conforme lo anterior, las alegaciones de la reclamante deben ser también desestimadas en este punto.

10. Alegación en relación al valor turístico de la Bahía.

134. La observación presentada en este punto se relaciona directamente con la anterior, ya que señaló que “El titular no ha presentado plan de compensación a la actividad turística que desarrollan los lancheros, producto de la pérdida de valor paisajístico que sufrirá la bahía, con la intervención del proyecto en parte importante de la ésta”.

135. En este punto, dejaremos que la ponderación realizada por la autoridad hable por sí sola. El SEA respondió lo siguiente:

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Al respecto se señala que el grupo humano, "Lancheros Muelle Prat" si fue incorporado en la línea de base de Medio Humano del EIA TCVAL que obtuvo la RCA Favorable N° 39/2018, esta información se encuentra en el Anexo 5.1.5 Act. LB Medio Humano de la Adenda N°1 del proceso anterior RCA Favorable N° 39/2018.

La línea base del proceso anterior (RCA 39/2018) indica que la actividad de los actuales lancheros del Muelle Prat tiene orígenes en el embarque y desembarque de mercancías y pasajeros desde los barcos que llegaban al puerto de Valparaíso. Los procesos de modernización de la actividad portuaria del siglo XX propiciaron cambios, iniciándose recorridos que comenzaban en la bahía y enfilaban hacia el sector de Playa Torpederas. De acuerdo con los antecedentes proporcionados por el municipio porteño, esta práctica se realiza desde la segunda década del siglo XX y según relatos de porteños, ya desde la década de 1950 hay recuerdos de estos recorridos por la bahía. Los paseos en lancha por la bahía de Valparaíso es uno de los atractivos turísticos de los visitantes de la ciudad y constituyen una actividad que los porteños, en general, realizan al menos una vez en la vida, con el objetivo de admirar la ciudad desde el mar y conocer las faenas portuarias.

Respecto a la navegación en la bahía de Valparaíso está estrictamente regulada por la Autoridad Marítima (Capitanía de Puerto) bajo normativas nacionales e internacionales (como el convenio SOLAS). El titular ha enfatizado que no se modificará esta prerrogativa, y que las rutas turísticas de los Lancheros continuarán existiendo dentro del mismo marco regulatorio operativo actual.

Junto a lo anterior, el titular señala que las actividades portuarias se desarrollarán en paralelo a los circuitos de las lanchas, siendo compatibles ambas actividades, tal como lo señala la Resolución N°1 de la Empresa Portuaria de Valparaíso del 14 de enero de 1999, que reglamenta el procedimiento de uso del Muelle Prat y fija un procedimiento para el ordenamiento de las embarcaciones que utilizan dicho Muelle, las cuales se mantendrán con las actividades del proyecto TCVAL, en versión medida de mitigación sitio Costanera (50 % del T2 con RCA favorable N° 39).

Cabe destacar que las rutas que llevan a cabo los Lancheros no están sujetas a unas coordenadas fijas y por lo tanto, no implica ninguna situación distinta a la existente actualmente de convivencia de naves comerciales, cruceros y lanchas recreativas en la dársena.

A mayor abundamiento, el proyecto implementa medidas de mitigación visual, como la reducción de la superficie operativa frente al casco histórico y la mimetización cromática de grúas y equipos, con el objetivo de disminuir la intrusión visual y el contraste en el horizonte de la bahía.

Se han incorporado compensaciones urbanas y paisajísticas, como el Paseo Costero, el Paseo Mirador Puerto y la Plaza del Mar, que buscan mantener y mejorar la experiencia de contemplación de la bahía tanto desde tierra como desde el mar.

136. En este punto, podemos destacar lo señalado por el propio Comité de Ministros en su Resolución de 2020, en su considerando 16.7: "A mayor abundamiento la expansión del terminal de atraque podrá significar beneficios para el sector del turismo, incluyéndose dos nuevos sitios, y mejores condiciones portuarias. En virtud de ello, procede rechazar las reclamaciones en estas materias".

137. Es evidente que la actividad portuaria es uno de los atractivos turísticos más importantes de la ciudad-puerto de Valparaíso. Fortalecer al puerto es fortalecer el turismo. La reclamante confunde eventuales impactos al turismo, con impactos al paisaje, al medio humano y al patrimonio cultural. Todos ellos evaluados latamente en sendos procesos de evaluación ambiental.

138. Además, el propio Servicio Nacional de Turismo, en su Oficio ORD. N° 177 de 30 de diciembre de 2025, se pronunció conforme respecto al ICE de la RCA 04/2026, lo cual ya había hecho en los mismos términos respecto del ICE de la RCA N°39/2018, en su ORD. N°275 de 4 de septiembre de 2018.

139. Conforme lo anterior, la observación claramente se encuentra debidamente considerada en la evaluación del proyecto, por lo que debe desestimarse la reclamación también en este punto.

B. Sobre la reclamación de Gonzalo Ilabaca

1. Aspectos generales

140. En primer lugar, debemos reiterar, una vez más, que la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental, confirmada por la Corte Suprema, que ordenó retrotraer el procedimiento, lo hizo en función de solo dos impactos o argumentos sometidos a su conocimiento, dejando a firme la RCA N°039/2018 en el resto de las cuestiones alegadas en su oportunidad. En definitiva, el proceso se retrotrajo para evaluar nuevamente impactos al paisaje e impactos al medio humano, asociado únicamente a la supresión de la ex caleta Sudamericana.

141. A continuación, me referiré a la reclamación de don Gonzalo Ilabaca Astorga, quien ya había reclamado en el proceso anterior y, como se verá, también insiste en algunos puntos que ya se encuentran abordados en el proceso de reclamación previo.

142. Se hace presente a este honorable Comité, que las observaciones ciudadanas se encuentran consideradas en el Anexo B de la RCA N°04/2026, a partir de la página 32 (observante N°8).

143. En su reclamación, el señor Ilabaca expone 11 puntos que considera vicios de la evaluación, los cuales, para una mejor forma de abordarlos, hemos agrupado en 4 puntos a tratar:

- **Supuesto fraccionamiento del proyecto:** Alega que EPV ha dividido el proyecto original (TCVAL - T2) en cuatro proyectos distintos (Sitio Costanera, extensión del Sitio 3, acopio en San Mateo y muelle de cruceros) para eludir la evaluación de impactos sinérgicos, vulnerando el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300.
- **Supuesta afectación al concepto de paisaje y respecto de la metodología utilizada:** Sostiene que el proyecto genera un impacto irreversible sobre el anfiteatro natural y el paisaje, vulnerando los compromisos internacionales con la UNESCO y la Ley de Puertos.
- **Medidas de compensación inapropiadas:** Argumenta que las medidas de compensación propuestas por el Titular carecen de equivalencia material con el daño permanente causado al patrimonio y se convierten en una nueva "clausura territorial" y externalidad negativa.

- **Supuesta omisión en la evaluación de medio humano:** Indica que se ignoró el **nexo entre asentamiento humano y "Activo de la Memoria" en la evaluación de impacto** en los sistemas de vida de los habitantes y se evadió evaluar el “desplazamiento forzoso” del Dique Sociber.

2. Alegaciones sobre un supuesto fraccionamiento de proyecto

144. A este respecto, en el punto 4 de su reclamación, el reclamante, al igual que doña Rosa-Inés Martínez, vuelve a plantear un posible fraccionamiento de proyecto. Así, el SEA responde a su observación de la siguiente forma:

Respecto de lo indicado en la letra b), donde indica: “Que existe un inherente fraccionamiento del proyecto pues se pretende parcializar las externalidades negativas y su afecciones paisajísticas y patrimoniales totales para ser medidas en 3 distintas instancias (TCVAL/Sitio Costanera, ampliación sitio 3 de T1 y Zona de Acopio en San Mateo), siendo que las 3 son parte del mismo fin de la ampliación portuaria de los 1,2 millones de Teus. Cuando EPV ingrese al SEIA los otros proyectos antes de 2029 ese fraccionamiento se hará palpable. Pero por el momento, en el tiempo de esta adenda, al no estar considerados, tergiversa la información y las afectaciones al territorio y al SPM donde los impactos no serán medidos en forma sinérgica sino segmentados”, se considera no pertinente la observación, por cuanto la determinación de un fraccionamiento de proyectos excede el alcance del SEIA de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 bis de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

En efecto, dicho artículo señala que: “los proponentes, no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al Sistema”, en atención a lo anterior, la determinación del fraccionamiento es una atribución exclusiva de la Superintendencia del Medio Ambiente, por lo que su determinación excede el alcance del SEIA. En similares términos se establece en el artículo 14 del D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, que dispone que: “Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Corresponderá a la Superintendencia determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente el ingreso adecuado, previo informe del Servicio. No aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas, aplicándose en todo caso lo establecido en el artículo 11 ter de la Ley”.

Respecto a su OBSERVACIÓN 2, letra a), (...)

Evaluación técnica de la observación:

Se considera no pertinente la observación, por cuanto la determinación de un fraccionamiento de proyectos excede el alcance del SEIA de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 bis de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente. Respecto de lo relacionado con el desarrollo de proyectos en sector San Mateo, la extensión del sitio 3 y el terminal de cruceros, se considera no pertinente pues no se refieren al Estudio de Impacto Ambiental en evaluación. Estas corresponden a otros proyectos que, en caso de prosperar e ingresar al SEIA, deberán realizar su propia evaluación de impacto ambiental y, si corresponde, evaluar los impactos sinérgicos que pudieran generarse en conjunto con el presente proyecto.

Respecto a su observación 21, (...)

Evaluación técnica de la observación:

Se considera no pertinente la observación, por cuanto la determinación de un fraccionamiento de proyectos excede el alcance del SEIA de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 bis de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

En efecto, dicho artículo señala que “los proponentes, no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al Sistema”, en atención a lo anterior, la determinación del fraccionamiento es una atribución exclusiva de la Superintendencia del Medio Ambiente, por lo que su determinación excede el alcance del SEIA. En similares términos se establece en el artículo 14 del D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, “Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental” que dispone que: “Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Corresponderá a la Superintendencia determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente el ingreso adecuado, previo informe del Servicio. No aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas, aplicándose en todo caso lo establecido en el artículo 11 ter de la Ley”.

145. Habiendo el recurrente reclamado previamente sobre un supuesto fraccionamiento de proyecto respecto de la RCA de 2018, al igual que doña Rosa Martínez, no puede menos que saber que la competencia para determinar un fraccionamiento de proyecto es de la Superintendencia del Medio Ambiente, porque así lo señaló el Comité de Ministros y el Tribunal Ambiental en su oportunidad, lo cual le fue debidamente notificado.

146. Ahora bien, se reitera que, en numerosas ocasiones en el Adenda Ciudadano acompañado en Adenda Complementaria, mi representada señaló que, respecto de todas las iniciativas mencionadas por los observantes PAC (acopio en San Mateo, extensión del sitio 3 y terminal de cruceros), que éstas corresponden a iniciativas independientes que, en caso de prosperar, deberán ingresar al SEIA y cumplir con la normativa aplicable. En dicho proceso, evidentemente, se deberá considerar la evaluación sinérgica de impactos en conjunto con TCVAL, conforme a los criterios del SEA y las guías metodológicas vigentes, garantizando una valoración ambiental integrada.

147. Así, se recalca que las iniciativas a que se refiere el reclamante, que se conciben en forma muy posterior al proyecto TCVAL, que se encuentran en una etapa distinta de estudio y factibilidad, por cierto, serán evaluadas conforme a la ley, reglamento y criterios técnicos de la autoridad ambiental.

148. Conforme a lo anterior, es evidente que no existe ninguna intención por parte de mi representada de eludir el ingreso al SEIA ni de variar la vía de ingreso, toda vez que el proyecto fue evaluado mediante un EIA y, cualquier iniciativa futura, ingresará a evaluación en la forma que corresponde. Por ello, esta reclamación debe ser desestimada, ya que la observación atingente a un supuesto fraccionamiento de proyecto se encuentra debidamente respondida y considerada en la evaluación ambiental.

3. Alegaciones sobre una supuesta vulneración al concepto de paisaje y respecto de la metodología utilizada.

149. El reclamante, en los puntos 6, 7, 8, 10 y 11 de su reclamación, alega a este respecto que la RCA vulneraría el mandato constitucional en relación al respeto a tratados internacionales, en particular, al artículo 4 de la Convención sobre protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de la UNESCO (1972); al artículo 50 letra d) de la Ley N°19.540 (sic), que denomina “Ley de Puertos”²⁴; a la Ley N°17.288 de Monumentos Nacionales (no se indica de qué forma se estaría vulnerando), a los Instrumentos de Planificación Territorial (no señala cuáles ni cómo se estarían vulnerando). Asimismo, señala que la RCA haría caso omiso al Informe de la Misión de Asesoramiento técnico del Centro del patrimonio Mundial de la UNESCO (2022). Y, por último, señala que “habría un error de derecho al evaluar el paisaje bajo metodologías biofísicas estandarizadas, ignorando que en un sitio UNESCO el paisaje es el soporte de la memoria y el VUE”.

150. Pese a que el reclamante, en varios de sus puntos, no señala de qué forma exactamente existiría una supuesta vulneración o vicio a dicha normativa, se hace presente, en primer lugar, que el reclamante se está refiriendo, en gran medida, a normas de carácter general o programático, que no establecen una obligación directa para la autoridad ambiental en el marco de la evaluación ambiental

151. En efecto, por ejemplo, el artículo 50 letra d) de la- mal citada por el reclamante- Ley N°19.542, establece que *“El Presidente de la República dictará el reglamento que establecerá las normas y los procedimientos que regulen las licitaciones a que se refiere el artículo 7° de esta ley y la presentación por parte de los particulares de los proyectos de construcción y habilitación de obras portuarias. De igual forma, establecerá las normas y procedimientos que regulen la elaboración, modificación, presentación y aprobación del "plan maestro", del "calendario referencial de inversiones" y del "plan de gestión anual". Este último se aprobará por decreto conjunto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda.*

Al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le corresponderá: (...)

d) Procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente. Para estos efectos, se creará una instancia de coordinación a nivel de región, denominada Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto, en la que tendrán participación, a lo menos, un representante del Gobierno Regional y uno por cada municipalidad donde se encuentre el puerto, y (...)”

152. En efecto, el artículo mencionado establece deberes y competencias para el Poder Ejecutivo, especialmente el Presidente de la República y el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, en el ejercicio de su potestad reglamentaria y sus competencias o atribuciones en el marco de la regulación del sector portuario. Es decir, no se trata de una norma ambiental aplicable a proyectos concretos ni tampoco establece competencias para la autoridad ambiental, por lo tanto, no se vislumbra de qué forma la RCA podría estar vulnerando o infringiendo dicho artículo.

²⁴ Asumimos en este caso, que el reclamante se refiere a la Ley N° 19.542, que “Moderniza el Sector Portuario Estatal”.

153. En relación al artículo 4 de la Convención la Convención sobre protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de la UNESCO (1972), promulgada por el Decreto 259/1980 del Ministerio de Relaciones Exteriores, señala que *“Cada uno de los Estados Partes en la presente Convención reconoce que la obligación de identificar, proteger, conservar, rehabilitar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio cultural y natural situado en su territorio, le incumbe primordialmente. Procurará actuar con ese objeto por su propio esfuerzo y hasta el máximo de los recursos de que disponga, y llegado el caso mediante la asistencia y la cooperación internacionales de que se pueda beneficiar, sobre todo en los aspectos financiero, artístico, científico y técnico”*.

154. Nuevamente, el artículo citado no comprende una normativa ambiental aplicable al proyecto ni establece competencias para la autoridad ambiental, por lo que malamente podría considerarse como infringido en el marco del SEIA.

155. De hecho, lo que cuestiona el reclamante en este punto ni siquiera dice relación con la metodología de evaluación de los impactos, sino que directamente está cuestionando el diseño del proyecto sometido a evaluación ambiental, señalando que, a su juicio, sería *“el peor proyecto para la ciudad y el más barato para el Estado ya que no genera nuevas aguas abrigadas (...)”*.

156. Si bien la autoridad ambiental no tiene competencia para incidir en el diseño del proyecto, se debe indicar que el proyecto ha sido concebido en atención a un diagnóstico previo. El diagnóstico portuario que fundamenta el proyecto indica una brecha de capacidad hacia fines de la década y el proyecto se concibe para atender naves Neo-Panamax (≈ 367 m) y complementar la oferta actual con un diseño de escala reducida respecto del original. Además, el proyecto, que contempla un monto de inversión a US\$380.000.000 (trescientos ochenta millones de dólares estadounidenses), se ha mejorado durante su evaluación ambiental en base a aspectos técnicos, así como al diálogo constante con la ciudadanía y los actores relevantes de la ciudad de Valparaíso. En este sentido, el Estado ha optado no por el proyecto más barato, sino que, dentro de los recursos existentes, por el mejor proyecto posible para la ciudad de Valparaíso.

157. Además, es del caso señalar que el Estado ha cumplido con sus obligaciones internacionales, identificando y protegiendo el patrimonio cultural de Valparaíso, creando distintas áreas y zonas protegidas, todas las cuales fueron consideradas para determinar posibles impactos en materia de paisaje.

158. En efecto, tal como se señala en la Tabla 5.5.1 Valor Paisajístico del ICE, se evaluaron los posibles efectos adversos del proyecto sobre la calidad visual del paisaje y, en particular, sobre los objetos de protección definidos como *“vistas desde paseos y miradores”* en las áreas de protección patrimonial establecidas por el Plan Regulador Comunal y los planes seccionales vigentes, correspondientes a las Zonas de Conservación Histórica. Asimismo, el análisis incorporó la Zona Típica o Pintoresca *“Área Histórica de la Ciudad-Puerto de Valparaíso”* y el Sitio de Patrimonio Mundial (SPM) declarado por la UNESCO, pese a que este último no constituye una categoría de área bajo protección oficial en el marco del SEIA. Para tales efectos, se integró una aproximación más global del sitio, vinculada directamente

con la expresión de su Valor Universal Excepcional (ICOMOS, 2011), considerando además las recomendaciones relativas al Paisaje Urbano Histórico.

159. Por lo tanto, tampoco se vislumbra cómo se podría haber vulnerado el artículo 4 de la Convención sobre Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de la UNESCO.

160. En relación a la supuesta omisión respecto del “Informe de la Misión de Asesoramiento técnico del Centro del Patrimonio Mundial” de la UNESCO (2022), se debe considerar que esto es falso. En efecto, dicho informe se tuvo en consideración para la propuesta del plan de medidas y se buscó que, además de responder a los impactos significativos del proyecto, estas medidas promovieran la revitalización en su entorno de inserción. Así, por ejemplo, la medida de construcción del Ascensor El Arrayán en el Barrio Puerto, además de responder a los impactos generados por el proyecto, busca contribuir a la revitalización del entorno de inserción, reforzando la conectividad cerro-plan y apoyando procesos de recuperación urbana, en coherencia con lo señalado en el Informe de la Misión de Asesoramiento Técnico del Centro del Patrimonio Mundial “Área Histórica de la Ciudad-Puerto de Valparaíso” (2022), el cual identifica amenazas asociadas al deterioro material, la pérdida de habitantes y la disgregación del tejido social histórico del Barrio Puerto.

161. Ahora bien, lo que realmente intenta señalar el reclamante, es cuestionar la metodología utilizada para la evaluación del componente paisaje. En el punto 11 de su reclamación esto es claro, insistiendo en la existencia de una “fragmentación metodológica”.

162. Al respecto, se debe señalar, en primer lugar, que la metodología para evaluar el componente paisaje en el marco del SEIA se encuentra establecida y estandarizada en la Guía para la Evaluación del Impacto Ambiental del Valor Paisajístico en el SEIA (2019), dictada por el Servicio de Evaluación Ambiental. Mi representada siguió dicha guía y realizó su evaluación de impacto conforme a las directrices y criterios técnicos allí contenidos.

163. Así, se sigue el concepto de “paisaje” entregado por dicha Guía del SEA (2019) en su página 16: *“El paisaje se entiende como la expresión visual en el territorio del conjunto de relaciones derivadas de la interacción de determinados atributos naturales. De esta forma, el paisaje constituye una modalidad de lectura del territorio establecida a partir de los recursos perceptivos del ser humano sobre determinados atributos naturales presentes en el territorio.”*

164. Cabe mencionar que también se tuvieron a la vista otros documentos, como el documento “La evaluación del paisaje: una herramienta de gestión ambiental” (Muñoz – Pedreros, 2004) y, dada las especiales características de la ciudad de Valparaíso, mi representada incluyó, además, otros criterios que permitieran incorporar el elemento patrimonial en la evaluación de impactos del componente paisaje, tal como lo requirió la autoridad judicial y la autoridad administrativa. Así, dentro de los atributos se incorporó también la dimensión de patrimonio como un elemento adicional de descripción y valoración, siguiendo los lineamientos entregados por la Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico de UNESCO (2011) y The HUL Guidebook de UNESCO (2016).

165. La metodología detallada se encuentra en el Capítulo 3.5 Línea de Base de la Adenda complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025. De esta forma, dando cumplimiento a lo ordenado por el tribunal ambiental, el proyecto actualizó la línea de base de paisaje y amplió el análisis visual a 70 puntos de observación (PO), integrando Zonas Típicas (ZT), Zonas de Conservación Histórica (ZCH) y el Sitio de Patrimonio Mundial (SPM) en el área de influencia. El Anexo antes mencionado precisa la evolución de los PO desde el EIA hasta completar los 70 PO, y se explica las campañas de terreno, cuencas visuales e intervisibilidad aplicadas a cada punto, a escala patrimonial urbana (paisaje urbano histórico).

166. Así, la línea de base y la delimitación del área de influencia emplean el enfoque de paisaje urbano histórico para valorar atributos biofísicos, estéticos y culturales del paisaje en un entorno patrimonial urbano consolidado. La metodología es consistente con la Guía SEA (2019) y la recomendación UNESCO (2011), e incorpora campañas de terreno y análisis de intervisibilidad desde PO relevantes del SPM. En esa lógica, el proyecto reconoce impactos significativos en paisaje y compensa a escala urbana-patrimonial mediante un plan de medidas con gobernanza y reportabilidad (SMA/CMN/Municipio), orientado a preservar la integridad visual del anfiteatro y abrir vistas, coherente con la gestión del valor universal excepcional (VUE).

167. Todo lo anterior fue respondido al observante con mucho detalle en sendas respuestas a partir de la página 82 y siguientes del Anexo B de la RCA N°04/2026 y que, dado el nivel de detalle y extensión, se dan por expresamente reproducidas.

168. De la lectura de la evaluación técnica de las observaciones, es posible advertir que lo levantado por el reclamante fue cabalmente considerado en la evaluación ambiental del proyecto, realizándose un análisis técnico y completo en lo que se refiere al componente paisaje, cumpliendo con los criterios técnicos fijados por la autoridad ambiental y también por la UNESCO.

169. Por último, en relación a las supuestas infracciones a los instrumentos de planificación territorial, que el reclamante omite indicar a qué instrumento se refiere y de qué forma se estaría vulnerando, se debe considerar que el proyecto cuenta con un completo análisis de compatibilidad territorial, tanto de las obras del proyecto (Considerando 3.5.1 del ICE) como de las medidas propuestas (esto, en relación a la observación ciudadana del reclamante, en página 147 del Anexo B de la RCA N°04/2026). Probablemente, dada la claridad y contundencia de dicho análisis, es probable que el reclamante no tenga más argumentos al respecto.

170. Conforme a todo lo anterior, es que es posible advertir que las alegaciones del reclamante en este punto son, a veces, infundadas, vagas y generales. Pero, a pesar de ello, todas las observaciones que el reclamante realizó en torno la metodología utilizada para evaluar los impactos al componente paisaje han sido consideradas en la evaluación ambiental y respondidas de forma contundente, considerando todas las normas y criterios técnicos existentes para realizar una evaluación ambiental adecuada.

4. Alegaciones sobre las medidas de mitigación y compensación propuestas

171. En los puntos 1, 2, 3 y 5 de su reclamación, el reclamante cuestiona la existencia de medidas de mitigación y compensación, haciendo alusión a que el EIP de Isaza, a una supuesta falta de equivalencia o proporción entre el impacto y las medidas, a lo que denomina una “densificación” del proyecto (medida de mitigación) y a una supuesta extensión del área de afectación (“nueva externalidad negativa”).

172. En primer lugar, es necesario recordar que el artículo 100 del D.S N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del SEIA, define las medidas de compensación ambiental como aquellas que “tienen por finalidad producir o generar un efecto positivo alternativo y equivalente a un efecto adverso identificado, **que no sea posible mitigar o reparar**” (énfasis agregado). Es decir, la regulación del SEIA admite la existencia de impactos que no son posibles de mitigar y, en dicho caso, permite la adopción de medidas de compensación adecuadas.

173. En efecto, según se señala en el numeral 5.5 del ICE, se determinó la generación de 36 impactos significativos sobre la componente paisaje y, en consecuencia, se presentaron medidas de mitigación y de compensación con su localización en el borde costero y en sector barrio puerto. Según se detalla en el numeral 7.1.2 del ICE, el proyecto incorpora una medida de mitigación volumétrica del terminal, llamada “Sitio Costanera”, la que consiste en la reducción del muelle de atraque en respuesta ciertos impactos que el proyecto generaba al bloqueo de vista e intrusión visual y, por otra parte, **para aquellos impactos que no pueden ser mitigados**, se proponen medidas de compensación ambiental asociadas al borde costero, como lo son el Paseo Costero Malecón, Paseo Mirador Puerto, Plaza del Mar y Ascensor El Arrayán, las cuales se detallan en Capítulo 7 del ICE, numerales 7.2.8, 7.2.9, 7.2.10 y 7.2.11.

174. Se debe considerar que los impactos significativos identificados para el componente paisaje se asocian principalmente a: i) Obstrucción parcial de vistas al mar, ii) Intrusión visual por acopio de contenedores y equipamiento portuario, iii) Alteración de la cuenca visual desde puntos sensibles como Cerros Alegre y Concepción, Zona Típica y Sitio Patrimonio Mundial (SPM).

175. La principal medida de mitigación propuesta reduce el frente urbano efectivo del terminal (≈450 m menos) y la superficie de explanada de 8,27 ha a 5,7 ha, justamente para disminuir exposición visual y la lectura volumétrica del equipamiento portuario desde la ciudad. Al concentrarse equipamiento en un espacio más acotado, se hace mención que se pueden mantener los mismos impactos irreversibles. Al respecto, el plan de medidas responde con una medida de mitigación de diseño (O-MIT-PA-1) que acorta el desarrollo longitudinal del terminal y reordena la disposición de grúas, contenedores y equipos en una plataforma más corta, con el objetivo explícito de mitigar la intrusión visual y el bloqueo de vistas.

176. El reclamante señala que el proyecto se emplazaría frente a la zona más sensible del SPM, como son los cerros Alegre y Concepción. Al respecto, se debe mencionar que las

medidas de compensación y mitigación antes señaladas, complementan la vocación turística y cultural del área patrimonial, generando la puesta en valor del espacio público y la mejora de la conectividad peatonal, ya que incrementan la oferta de espacios públicos de calidad y el atractivo turístico del borde costero, lo que actuará como catalizador del flujo de visitantes hacia la zona histórica y los cerros Alegre y Concepción. Estos cerros concentran la mayor densidad de equipamientos turísticos, gastronómicos y hoteleros de la comuna, por lo que la mayor afluencia de visitantes y el fortalecimiento del vínculo ciudad puerto representan beneficios directos para el comercio local y la valorización inmobiliaria.

177. Conforme a la evaluación socioeconómica del proyecto y los antecedentes del Estudio de Impacto Económico presentado en el Anexo 11.1 del EIA, la operación del terminal y las obras complementarias del borde costero aumentarán la actividad turística, gastronómica y cultural en el plan de Valparaíso, generando encadenamientos productivos que benefician directamente al comercio y servicios ubicados en los cerros Alegre y Concepción.

178. Con las medidas propuestas, se generará un encadenamiento causal, ya que existiría:

- Mitigación O-MIT-PA-1, que reduce y concentra la presencia operativa visible, disminuyendo la probabilidad de degradación de encuadres críticos.

- Compensaciones (Paseo Costero Malecón, Paseo - Mirador Puerto, Plaza del Mar, Ascensor El Arrayán), que reponen y amplían oportunidades de acceso y disfrute de vistas “para residentes y visitantes”, creando nuevos polos y recorridos de alto valor escénico.

179. En consecuencia, el proyecto no implica pérdida o restricción estructural del “recurso paisaje” que sustenta la actividad turística; los efectos serían acotados y gestionables a través de la implementación y verificación de estas medidas.

180. Por lo tanto, aun existiendo impactos significativos en el componente paisaje (en determinados PO de zonas patrimoniales), la gestión integral de las medidas evita que dichos efectos se traduzcan en una merma estructural del atractivo escénico a escala del destino, al contrario, potencia el borde costero de Valparaíso y, por ende, no se vería afectada de forma significativa del sustento económico y calidad de vida de los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos vinculados al turismo, según lo establecido en el artículo 7, letra c) del Reglamento del SEIA.

181. El proyecto, además, reconoce que, aun con la reducción de escala, persisten efectos visuales relevantes en la cuenca escénica del anfiteatro porteño. Por ello mantiene una medida de mitigación específica: la mimetización cromática de grúas/equipos en tonos neutros para disminuir contraste y preponderancia en el horizonte observado desde miradores y paseos icónicos.

182. Además, se debe señalar que, en el numeral 12.1.21 del ICE, el proyecto contempla el compromiso ambiental voluntario “Estudio para el diagnóstico, monitoreo y seguimiento de las variables económicas que genera la actividad portuaria, sobre el Sitio de Patrimonio Mundial (SPM) y su Zona de Amortiguamiento” que consiste en un estudio, a realizarse de manera periódica (cada 5 años desde el inicio de la fase de operación), con el fin de

diagnosticar y hacer un seguimiento de los efectos que la actividad portuaria genera sobre las variables sociales y económicas del SPM y su zona de amortiguamiento.

183. Ahora bien, asociado a las medidas de compensación, con el objetivo de aportar directamente a las dinámicas urbanas, se definieron cuatro estrategias orientadas a la integración de dichas medidas en el entorno de la ciudad: 1) Apertura del borde costero; 2) Conectividad urbana; 3) Reconocimiento patrimonial; y 4) Activación Pública.

184. Así, las medidas de compensación propuestas fortalecerán la relación puerto-ciudad y beneficiarán de manera sustantiva al entorno del SPM. Las principales medidas y sus beneficios son:

- Malecón (C-COM-PA-1).
 - Recuperación de borde costero para uso ciudadano, con mejoras paisajísticas, accesibilidad universal y continuidad del paseo peatonal.
 - Incremento del espacio público de alta calidad y creación de nuevas vistas hacia la bahía.
 - Refuerzo de la experiencia paisajística de turistas y residentes que visitan los cerros Alegre y Concepción, que hoy carecen de conexión fluida al mar.
- Paseo Mirador Puerto (C-COM-PA-2).
 - Nuevo balcón urbano sobre el borde portuario, configurando un dispositivo paisajístico coherente con la lógica de miradores tradicionales de Valparaíso.
 - Fortalece el carácter escénico y turístico del SPM, generando una compensación equivalente al impacto visual residual del proyecto desde ciertos puntos de observación.
- Plaza del Mar incluye Soterrado Acceso (C-COM-PA-3).
 - Eliminación de barreras urbanas y mejora de la conectividad longitudinal del borde costero.
 - Solución integral de cruce seguro y rediseño paisajístico del área pública más cercana a la actividad portuaria.

185. Además, muchos de los impactos identificados como significativos se localizan en zonas de importancia patrimonial y las medidas de compensación asociada al borde costero tienen como finalidad principal restablecer la relación visual y funcional entre la ciudad y su borde marítimo, impactada por la implantación del terminal portuario, compensando los impactos sobre el componente paisaje y vistas desde zonas patrimoniales.

186. De esta forma, desde el punto de vista técnico y normativo, la medida se hace cargo del efecto adverso sobre el paisaje en zonas patrimoniales, ya que: 1) Reestablece el acceso visual al frente costero, permitiendo la recuperación de hitos visuales históricos. 2) Incorporará elementos de planificación costera comprometidos en la carpeta de postulación para el sitio UNESCO de Valparaíso, asociados a literal f.3 donde señala: “La formulación del Plan de Transformación del Borde Costero es fruto de un consenso general entre la comunidad, la empresa privada y la autoridad, que fue antecedido por una larga y profunda discusión pública. Este consenso se refiere a una serie de premisas sobre la vocación y el destino de la ciudad, que inspiran y orientan la formulación de este proyecto. Entre ellas se cuenta la coexistencia de dos vocaciones del puerto que deben orientar su desarrollo: por

una parte, su vocación cultural, patrimonial y turística, y por otra, la vocación portuaria de Valparaíso, que se mantiene plenamente vigente”. 3) Incorpora criterios de diseño compatibles con el paisaje cultural y portuario, utilizando materiales, escalas y trazados que no interferirán con la lectura histórica del borde portuario. 4) Compensa la pérdida de acceso al borde costero y la alteración visual generada por las obras del proyecto, generando un espacio público de carácter recreativo, de observación marítima y cultural, accesible a la comunidad y al turismo, lo cual contribuirá a restablecer el equilibrio paisajístico urbano-portuario.

187. Todo lo anterior y con mayor detalle, se encuentra incluido en las consideraciones técnicas de las observaciones ciudadanas realizadas por el reclamante durante el proceso (páginas 82 a 166). Conforme a ello, es evidente que el plan de medidas de mitigación y compensación es adecuado, ajustado a la normativa aplicable, legítimo y proporcionado a los impactos identificados durante la evaluación ambiental del proyecto, razón por la cual la autoridad ha decidido aprobarlo, entendiendo que mi representada se ha hecho cargo de los impactos significativos asociados al valor paisajístico de la zona.

188. Así las cosas, las alegaciones del reclamante también deben ser desechas en este punto.

5. Alegaciones sobre supuesta omisión en la evaluación de medio humano

189. Alega el reclamante, en el punto 9 de su reclamación, que habría una supuesta infracción al artículo 11 letra c) de la Ley N°19.300, ya que el Tribunal Ambiental habría obligado a retrotraer el procedimiento para evaluar impactos al paisaje y asentamientos humanos, debiendo, según él, evaluarse el paisaje asociado a una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos.

190. El reclamante aquí cae en un error, en primer lugar, por el Tribunal Ambiental fue categórico en su Resuelvo N°2 de su sentencia, al acoger parcialmente las reclamaciones de los señores Rosa Inés Martínez y Gonzalo Ilabaca, ordenando retrotraer la evaluación, “**únicamente**, a la eventual alteración significativa de los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos **por la salida de los pescadores y relocalización de la caleta Sudamericana**, así como a la evaluación y predicción de impactos sobre el paisaje (...)” (énfasis agregado).

191. En efecto, el Tribunal ordena realizar nuevamente una evaluación de impactos al medio humano, pero no de todos los aspectos asociados al medio humano, sino que únicamente en lo relacionado a la supresión de la ex caleta Sudamericana, cuestión que se hizo con creces en la evaluación ambiental y que, además, no es materia de reclamación.

192. Por otro lado, el Tribunal ordenó evaluar impactos al paisaje, conforme a un literal distinto del artículo 11 de la Ley 19.300, estos es, el literal e), por una posible alteración significativa al valor paisajístico de una zona. Esto se hizo, tal como se indicó previamente, conforme a la metodología establecida en la Guía del SEA (2019), incorporando criterios

entregados por la Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico de UNESCO (2011) y The HUL Guidebook de UNESCO (2016).

193. Además, el reclamante vuelve a mencionar, al igual que la señora Martínez, una supuesta omisión del dique flotante de SOCIBER en la línea de base del proyecto. Esta no es la primera vez que reclama al respecto, ya que en su reclamación interpuesta el año 2018 en contra de la RCA original había mencionado este mismo asunto en el punto 4 de su reclamación, lo que, como fue señalado previamente, fue desechado por el Comité de Ministros y por el Tribunal Ambiental.

194. Al respecto, se vuelve a señalar que, el dique flotante SOCIBER sí fue considerado dentro la línea de base del proceso anterior que obtuvo la RCA N°39/2018. Los datos se encuentran en el anexo del medio humano 5.1.5 de Adenda N°1. A partir de la línea de base de medio humano de dicho proceso, como resultado y debido que el dique seguirá su funcionamiento en aguas abrigadas, se determinó que los grupos humanos asociados a SOCIBER no sufrirá impactos negativos significativo. Y, dado que esto ya fue reclamado por el señor Ilabaca en su reclamación anterior, tanto ante el Comité de Ministros como ante el Tribunal Ambiental, y su alegación a este respecto no fue acogida en ninguna de las dos sedes, no fue parte de lo que el Tribunal obligó a retrotraer y, por lo tanto, no hubo cambios respecto de lo evaluado originalmente, manteniéndose la RCA N°39/2018 vigente en este punto.

195. De esta forma, todo lo consultado acerca del dique fue respondido y su observación se encuentra total y adecuadamente considerada en el proceso de evaluación. A continuación, se muestra la ponderación realizada en el Anexo B de la RCA, páginas 163 y siguientes:

Respecto a su observación 22, donde indica: *“El sitio Costanera implica el cambio de lugar del dique SOCIBER, que es lugar de oficios marítimos y también parte del paisaje icónico de la ciudad.*

a) *¿Dónde está considerado este cambio en la adenda?*

b) *¿Dónde están los estudios para sacarlo de ahí y dónde están los estudios de su nueva ubicación?*

c) *¿Por qué no está en la línea base del proyecto?*

d) *Si pretenden sacarlo a una posición más lejos del espigón, y si más allá se pretende hacer un muelle compartido de cruceros y carga fraccionada:*

¿Dónde están los estudios de su real futura posición? ¿estará en aguas abrigadas?

e) *¿Está asegurada la continuidad del Dique SOCIBER, como fuente de trabajos, como patrimonio inmaterial marítimo, como componente medio humano equivalente al despido de los pescadores de la ex caleta Sudamericana, como parte del paisaje de Valparaíso?*

f) *¿Cuántos puestos de trabajo da el Dique SOCIBER y cuántos dará el Sitio Costanera?”*

Evaluación técnica de la observación:

Se considera parcialmente pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental.

Respecto a la pregunta de la letra a), que indica: *¿Dónde está considerado este cambio en la adenda?, el titular indica que “El dique SOCIBER no es de titularidad de EPV, por lo que su titular deberá evaluar donde será relocalizado dentro del entorno portuario, fuera de la zona de tráfico directo de naves del nuevo terminal y siempre en aguas abrigadas, en un sector que permita su operación sin interferir con las faenas proyectadas. La ubicación específica será determinada en coordinación con la Empresa Portuaria Valparaíso y la autoridad competente en la materia. Se reitera que la ubicación del dique será actualizada siempre en aguas abrigadas al oriente de la medida de mitigación Sitio Costanera”.*

Respecto a la pregunta de la letra b), que indica: *¿Dónde están los estudios para sacarlo de ahí y dónde están los estudios de su nueva ubicación?, El titular señala que “La gestión de permisos y estudios (estudios de*

maniobra) para su ubicación, serán gestionados por parte de SOCIBER en coordinación con la autoridad marítima, portuaria y EPV”.

Respecto a la pregunta de la letra c), que indica: ¿Por qué no está en la línea base del proyecto? Al respecto se indica que el dique flotante SOCIBER, si fue considerado dentro la línea de base del proceso anterior que obtuvo la RCA N°39/2018. Los datos se encuentran en el anexo del medio humano 5.1.5 de Adenda N°1. A partir de la línea de base de medio humano de dicho proceso, como resultado y debido que el dique seguirá su funcionamiento en aguas abrigadas, se determinó que los grupos humanos asociados a SOCIBER no sufrirá impactos negativos significativos.

Respecto a la pregunta de la letra d), que indica: “Si pretenden sacarlo a una posición más lejos del espigón, y si más allá se pretende hacer un muelle compartido de cruceros y carga fraccionada: ¿Dónde están los estudios de su real futura posición? ¿estará en aguas abrigadas?”, el titular indica: “El dique deberá ser ubicado al oriente del espigón fuera de la zona de tráfico directo de naves del nuevo terminal y siempre en aguas abrigadas, en un sector que permita su operación sin interferir con las faenas proyectadas. La ubicación específica será determinada en coordinación con la Empresa Portuaria Valparaíso y la autoridad competente en la materia. Se reitera que la ubicación del dique será actualizada siempre en aguas abrigadas al oriente de la medida de mitigación Sitio Costanera. Respecto a los estudios (estudios de maniobra) para su ubicación, serán gestionados por parte de SOCIBER en coordinación con la autoridad marítima, portuaria y EPV.

Respecto a la pregunta de la letra e), que indica: ¿Está asegurada la continuidad del Dique SOCIBER, como fuente de trabajos, como patrimonio inmaterial marítimo, como componente medio humano equivalente al despido de los pescadores de la ex caleta Sudamericana, como parte del paisaje de Valparaíso?, se señala que “La continuidad operacional del dique SOCIBER, en el proceso de gestión ambiental anterior y actual no ha sido cuestionado, por lo tanto, no se prevé un impacto sobre el componente humano que involucre el despido de trabajadores.

Respecto a la pregunta de la letra f), que indica: ¿Cuántos puestos de trabajo da el Dique SOCIBER y cuántos dará el Sitio Costanera?”, se señala: “De acuerdo a la información de línea de base levantada para el componente medio humano asociado a la RCA N°39/2018, se informó lo siguiente: La información asociada al número de empleos directos e indirectos que genera el Dique SOCIBER, se encuentra en el anexo del medio humano 5.1.5 de Adenda N°1 asociada a la RCA N°39, donde se indica que: “Entre las empresas que realizan actividades industriales figura el astillero y maestranza SOCIBER (por Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales Ltda.). Esta empresa, propiedad de la española Avantia y la chilena ASMAR, realiza trabajos de mantenimiento y reparación de naves. Cuenta con un dique flotante en aguas protegidas de la bahía y una maestranza y una bodega en la ciudad, en el sector de Placilla. SOCIBER genera alrededor de 160 empleos directos (70 de ellos, permanentes) y de 30 a 40 empleos indirectos a través de unas 10 empresas contratistas.”. En relación a los empleos que generara EPV a través de esta expansión portuaria (medida de mitigación Sitio Costanera, de acuerdo al Estudio de Impacto Económico del Puerto Valparaíso, realizado por la Universidad Andrés Bello en 2024, el sistema portuario de Valparaíso genera un impacto laboral significativo para la economía local y nacional, reflejado en los distintos niveles de empleo asociados directa o indirectamente a su operación. En conjunto, considerando los empleos intramuros y los de empresas encadenadas, el Puerto de Valparaíso genera 17.869 empleos anuales. Este total se descompone en 4.426 empleos intramuros, correspondientes a labores al interior del recinto portuario (1.825 directos, 941 indirectos y 1.660 inducidos), y 13.443 empleos en empresas encadenadas (4.713 directos, 3.683 indirectos y 5.047 inducidos), que operan fuera del puerto como almacenes extraportuarios, agencias de aduana, agentes de nave, Servicio Nacional de Aduanas, SAG, entre otros. Esta cifra da cuenta de un efecto multiplicador de 2,73 empleos por cada empleo directo, lo que refleja el papel central que tiene el puerto en el ecosistema económico de Valparaíso y su entorno. Un dato relevante es que el 74% de los empleos directos intramuros del puerto tienen origen en la comuna de Valparaíso, lo que evidencia una fuerte concentración del impacto laboral en el área metropolitana regional y una directa conexión entre el funcionamiento del puerto y el bienestar socioeconómico de sus barrios más próximos. Actualmente, el Terminal Portuario Valparaíso (TPV), operador del Terminal 2 del puerto, genera cerca de 500 empleos intramuros directos, principalmente en funciones operativas. En este contexto, el proyecto de ampliación portuaria en el Sitio Costanera representa una oportunidad concreta para reactivar el empleo en la ciudad. Según estimaciones desarrolladas en base a los datos de productividad del estudio mencionado, se proyecta que el nuevo frente de atraque podría generar aproximadamente 1.200 nuevos empleos intramuros permanentes (directos, indirectos e inducidos), asociados al aumento en la capacidad operativa del puerto. Esta

cifra no considera el impacto en empresas encadenadas ni empleos inducidos, los cuales podrían duplicar o incluso triplicar ese efecto. A lo anterior se suma el impacto de la fase de construcción del proyecto, durante la cual se estima la creación de cerca de 1.500 empleos totales en su peak máximo entre puestos directos e indirectos. Estas oportunidades laborales estarán asociadas a obras civiles, faenas marítimas, apoyo logístico, y servicios complementarios, y aportarán un impulso relevante al mercado laboral local en una ciudad que ha visto disminuir sostenidamente su actividad económica portuaria. Según el Estudio de Impacto Económico del Puerto Valparaíso, elaborado por la Universidad Andrés Bello en 2024, se estima que la operación del nuevo frente de atraque del Sitio Costanera generará un total de 1.208 empleos anuales permanentes, distribuidos en:

- 498 empleos directos, correspondientes a funciones operativas dentro del terminal, como estiba, control de acceso, mantenimiento, grúas, planificación y operaciones logísticas;*
- 257 empleos indirectos, vinculados a empresas proveedoras de servicios logísticos, transporte, seguridad, y soporte técnico;*
- 453 empleos inducidos, resultado del consumo local generado por las remuneraciones y la reactivación del comercio y los servicios asociados. Estas cifras reflejan el impacto que tendría el proyecto en régimen operativo, una vez finalizada la etapa de construcción, consolidando al nuevo terminal como un motor de generación de empleo estable y especializado para la ciudad de Valparaíso. A diferencia de otros proyectos transitorios, este aumento en la base laboral se sostiene en el tiempo y puede tener un efecto multiplicador en los barrios cercanos y en las cadenas productivas locales. Este impulso adquiere especial relevancia considerando la pérdida sostenida de actividad portuaria durante la última década, con una caída en la oferta de turnos portuarios y en la rotación de grandes naves. El Sitio Costanera, al permitir la atención simultánea de buques de mayor eslora, restituye la capacidad competitiva de Valparaíso y recupera su rol como plataforma de empleo logístico-portuario en la región”.*

196. Por tanto, y conforme se puede apreciar en el punto anterior, las observaciones ciudadanas del señor Ilabaca en este punto también están adecuada y plenamente consideradas, por lo que corresponde desechar su reclamación también a este respecto.


V. CONCLUSIONES

197. Como es posible apreciar de todo lo expuesto, los reclamantes insisten en cuestionar aspectos de la RCA que ya se encuentran a firme y vigentes, zanjados en su oportunidad por el Comité de Ministros, el Tribunal Ambiental y la Corte Suprema. Volver a abrir la discusión respecto a dichos aspectos implica una abierta vulneración al efecto de cosa juzgada de la sentencia.

198. Además, según se ha desarrollado en el presente informe, los recursos de reclamación interpuestos por don Gonzalo Ibalaca y doña Rosa-Inés Martínez deben ser rechazados, en atención a que las observaciones que fueron efectuadas durante el período de participación ciudadana del proyecto, fueron adecuadamente consideradas y respondidas por la autoridad, no existiendo deficiencias o ilegalidades en la aprobación del Proyecto por parte de la RCA N°04/2026, que evaluó favorablemente el proyecto “Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl”.

POR TANTO, en virtud de lo expuesto, lo dispuesto en el inciso final del artículo 30 *bis* de la LBGMA, y en lo señalado en la LBPA, y demás disposiciones citadas y aplicables;

AL DIRECTOR EJECUTIVO RESPETUOSAMENTE SOLICITO: Se sirva tener por evacuado el informe requerido a Empresa Portuaria Valparaíso respecto a los dos reclamos deducidos por don **Gonzalo Ilabaca Astorga** y doña **Rosa-Inés Martínez**, en contra de la Resolución Exenta N°04, de 10 de marzo de 2026, de la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso del Servicio de Evaluación Ambiental, y en definitiva declarar que se rechazan en todas sus partes tales arbitrios.

DocuSigned by:

BA12C865221146D...
Franco Gandolfo Costa
Gerente General
Empresa Portuaria Valparaíso

GCT/EPV/MMP
c.c.: Archivo
Dirección Regional SEA