

REPÚBLICA DE CHILE
COMISIÓN REGIONAL DEL MEDIO AMBIENTE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

RESOLUCIÓN EXENTA Nº 410/2.003

CALIFICA AMBIENTALMENTE PROYECTO "SEGUNDA PISTA AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ", COMUNA DE PUDAHUEL.

Santiago, 11 de Septiembre de 2.003.

VISTOS ESTOS ANTECEDENTES:

1. Lo dispuesto en el artículo 19, Nº8, de la Constitución Política de la República de Chile, en la Ley Nº19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y en el D.S. Nº95/01 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto Resolutivo Refundido, Coordinado y Sistematizado del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, publicado en el Diario Oficial el 07 de Diciembre de 2.002 y en las demás normas jurídicas que rigen la materia.
2. El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Proyecto "Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez" (en adelante el Proyecto), y su Adenda Nº1, localizado en la Comuna de Pudahuel, sometido por la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas (en adelante, el titular), al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).
3. Las observaciones y pronunciamientos de los órganos de la Administración del Estado que, sobre la base de sus facultades legales y atribuciones, participaron en la evaluación del Estudio de Impacto Ambiental y su Adenda, los cuales se contienen en los siguientes documentos:

ORD. Nº 1217 del 05/06/03 del Servicio Nacional de Geología y Minería; ORD. Nº 441 del 10/06/03 de la Secretaría Regional Ministerial de Agricultura; D.PL.OF.ORD. Nº 04/A/1568/2522 del 10/06/03 de la Dirección General de Aeronáutica Civil; ORD. Nº 576 del 12/06/03 del Servicio Agrícola Ganadero; ORD. Nº 00969 del 12/06/03 de la División de Análisis y Control de Gestión del Gobierno Regional; ORD. Nº 111 del 10/06/03 de la Corporación Nacional Forestal; ORD. Nº 1030 del 17/06/03 de la Superintendencia de Servicios Sanitarios; ORD. Nº 1400/324 del 13/06/03 de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel; ORD. Nº 1883 del 18/06/03 de la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo; ORD. Nº 3020 del 19/06/03 del Servicio de Salud del Ambiente de la Región Metropolitana; ORD.SM/GU/Nº 2509 del 03/07/03 de la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones; ORD. Nº 3196 del 01/07/03 del Servicio de Vivienda y Urbanización; ORD. Nº 2406 del 21/07/03 del Consejo de Monumentos Nacionales; ORD. Nº 4492 del 02/09/03 del Servicio de Salud del Ambiente de la Región Metropolitana; ORD. Nº 158 del 04/09/03 de la Corporación Nacional Forestal; ORD. Nº 671 del 03/09/03 de la Secretaría Regional Ministerial de Agricultura; ORD. Nº 1527 del 03/09/03 de la Superintendencia de Servicios Sanitarios; ORD. Nº 2784 del 04/09/03 de la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo; ORD. Nº 3420 del 04/09/03 de la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones; D.PL.OF.ORD. Nº 04/A/4266 del 08/09/03 de la Dirección General de Aeronáutica Civil; ORD. Nº 161 del 08/09/03 de la Corporación Nacional Forestal; ORD. Nº 689 del 08/09/03 de la Secretaría Regional Ministerial de Agricultura; ORD. Nº 1400/545 del 09/09/03 de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel; ORD. Nº 1552 del 08/09/03 de la Superintendencia de Servicios Sanitarios; ORD. Nº 4581 del 08/09/03 del Servicio de Salud del Ambiente Región Metropolitana; ORD. Nº 1738 del 10/09/03 del Servicio Nacional de Geología y Minería; ORD. Nº 2935 del 09/09/03 del Consejo de Monumentos Nacionales; ORD. Nº 1400/553 del 12/09/03 de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel; ORD. Nº 2803 del 08/09/03 de la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo y ORD. Nº 940 del 10/09/03 del Servicio Agrícola y Ganadero.

4. Las observaciones al EIA realizadas por las personas y organizaciones ciudadanas que se señalan en el Anexo II de la presente Resolución de Calificación Ambiental; presentadas dentro del plazo legal contemplado en la Ley 19.300, para hacer observaciones ciudadanas.
5. El Informe Consolidado de la Evaluación del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto.
6. Los demás antecedentes que constan en el expediente de evaluación de impacto ambiental respectivo.
7. El Acta de Reunión de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana, de fecha 10 de Septiembre de 2.003.

CONSIDERANDO:

1. Que, la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana debe velar por el cumplimiento de todos los requisitos ambientales aplicables al Proyecto "Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez", presentado por la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas.
- 2.- Que, el derecho del titular del Proyecto "Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez", a emprender actividades está sujeto al cumplimiento estricto de todas aquellas normas jurídicas vigentes referidas a la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza, a la conservación del patrimonio ambiental, y a las condiciones bajo las cuales se satisfacen los requisitos aplicables

a los permisos ambientales sectoriales que deben otorgar los Órganos de la Administración del Estado, cuando corresponda otorgar tales permisos.

- 3.- Que, según lo establecido en el EIA, su Adenda y los demás antecedentes que constan en el expediente de evaluación ambiental, el Proyecto "Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez", se materializará en la Región Metropolitana, Comuna de Pudahuel, a aproximadamente 1.500 m al poniente de la actual pista de aterrizaje del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

3.1. Características Generales

El proyecto consiste en la construcción de una segunda pista con una longitud aproximada de 3.800 m y un ancho aproximado de 45 m. Se considera también la construcción de una pista de rodaje, paralela a la segunda pista, que tendrá aproximadamente 23 m de ancho y con tres salidas.

La construcción de la segunda pista tiene como objetivo reparar la pista actual, para lo cual se trasladará todo el tráfico a la segunda pista. Una vez finalizada la reparación de la primera pista, se redistribuirá el tráfico entre ambas pistas.

El proyecto contempla las siguientes obras o estructuras y obras anexas:

OBRAS Y ESTRUCTURAS	Pista de Aterrizaje y Despegue Pista de Rodaje Demarcación de pista, Sistema de Ayudas Visuales y Radioayudas. Subestación Eléctrica Remota Cuartel de Servicio de Extinción de Incendios (SEI) Sistema de Drenaje y Evacuación de Aguas Lluvias Cámara de Descarga de Aguas Servidas de Aviones Cerco Perimetral
OBRAS ANEXAS	Camino Perimetral Desvío del canal La Punta Reposición camino a Peralito

Respecto a los volúmenes requeridos para el proyecto, se indica que aproximadamente 3.000.000 m³ se necesitarían para terraplenes incluyendo material de corte, y aproximadamente 500.000 m³ para terraplenes de pumicitas utilizados como sub-base.

a. Superficie

El área total a intervenir con las obras del proyecto, incluidos los caminos de servicio es de aproximadamente 344 hectáreas. La superficie que se destinará para la segunda pista y la pista de rodaje es de aproximadamente 40 hectáreas, la superficie destinada a caminos (perimetral, externo, internos) será de aproximada 9 hectáreas y la superficie destinada al desvío del canal La Punta es de 2 hectáreas.

b. Vida Útil

La vida útil del proyecto se estima indefinida, debido principalmente a labores de mantención, reparación, sustitución y mejoramiento de la segunda pista, actividades que son consideradas como parte de la etapa de operación.

c. Cronograma de las Actividades del Proyecto

Las actividades de construcción del proyecto se extenderán por un período aproximado de 14 meses.

3.2. Descripción de las Principales Actividades del Proyecto

Se describen a continuación las etapas del proyecto.

a. Etapa de Construcción

Las actividades consideradas en la etapa de construcción son las siguientes:

- a.1. Expropiaciones: el proyecto requiere para su materialización, de la expropiación de terrenos reservados en el Plan Regulador Metropolitano para Infraestructura Aeroportuaria, cuya superficie aproximada es de 284 ha.
- a.2. Preparación del Área de Trabajo: se considera la eliminación de todos los arbustos, matorrales, escombros, desecho, material en desuso, trozos, montículos, etc., y cualquier vegetación que se haya desarrollado en el área proyectada, incluyendo áreas nuevas a expropiar, intersecciones con caminos secundarios, accesos y otras construcciones proyectadas.
- a.3. Movimientos de Tierras: se limpiará el área de todos los materiales no deseables.
- a.4. Movimiento de Vehículos y Maquinaria: las principales actividades asociadas al movimiento de camiones son la excavación, relleno y transporte de material para el terraplén de la futura pista. La principal actividad asociada al funcionamiento de maquinaria es la pavimentación de la pista.

Los flujos de camiones desde y hacia los botaderos y los pozos de áridos no afectará en gran medida la infraestructura vial fuera del sector del aeropuerto, ya que estos lugares se ubican próximos o en las cercanías del lugar donde se ubicará la segunda pista.

- a.5. Construcción de la Pista: las instalaciones y obras que incluye el proyecto de construcción de la nueva pista son las siguientes: pista para aproximación instrumental de precisión ILS Categoría I, calle de rodaje paralela, apartadero de espera, área de seguridad de extremo de pista (RESA) y obras de drenaje superficial y subterráneo.
- a.6 Sistema de Drenaje y Evacuación de Aguas Lluvias: el sistema de drenaje considerado para el proyecto incluirá los distintos tipos de obras necesarias para coleccionar y eliminar las aguas superficiales y subterráneas que puedan afectar a la nueva pista, las que pueden provenir de las aguas lluvias que caen directamente sobre la pista y calle de rodaje y/o de las aguas subterráneas provenientes de napa. Las obras de drenaje han sido diseñadas para una precipitación de 10 años de período de retorno.

Para drenar el agua subterránea e interceptar las aguas lluvias infiltradas bajo la pista, se proyectan subdrenes, que evacuarán hacia los colectores proyectados.

En el sector donde se construirá el proyecto existen colectores de drenaje, entre los cuales se encuentran: el colector norte, colector G-3 sur y colector sur. El colector G-3 Sur es un colector que recibe principalmente aguas superficiales, las que fueron estimadas para un período de retorno de 10 años en 1,28 m³/s. El Colector Sur recibe aguas superficiales y subterráneas con un caudal máximo de 3,58 m³/s para un período de retorno de 10 años. El Colector Norte tiene una capacidad máxima de 6,1 m³/s, considerando la influencia del estero Colina que remansa las aguas hacia aguas arriba disminuyendo la capacidad.

El sistema de drenaje considerado para el proyecto contempla utilizar al máximo la red de canales colectores existentes, dando preferencia al drenaje hacia el sur a través de los colectores existentes G-3 sur y colector sur, los cuales evacuan sus aguas hacia el río Mapocho. Esto debido a sus mejores condiciones de escurrimiento en comparación con el colector norte que evacua en el estero Colina, el cual influencia la descarga.

Los colectores proyectados son los siguientes:

- Colector Sur-Oriente, este colector tendrá una longitud aproximada de 4.000 m con 44 cámaras, 19 de las cuales captarán las aguas lluvias a través de rejillas incorporadas en sus tapas. Evacuará un caudal máximo de 2.607 l/s (período de retorno de 10 años).

- Colector Calle Rodaje (Sur-Oriente), este colector tendrá una longitud aproximada de 4.000 m, tendrá 45 cámaras, 19 de las cuales captarán las aguas lluvias a través de rejillas incorporadas en sus tapas. Evacuará un caudal máximo de 1.258 l/s (período de retorno de 10 años). El colector se ubica a una distancia conforme a las normas de franja de seguridad de las pistas.

- Canal Colector Nor-Poniente, es un colector rectangular que evacuará en el colector norte un caudal de 253 l/s (Tr=10 años), mediante una alcantarilla de 72m. El canal se ubicaría a una distancia de 150 m desde el eje de la pista hacia el poniente.

- Canal Sur-Poniente, este colector recibirá además los caudales de los colectores sur-oriente y calle de rodaje. Tendrá 31 cámaras, 16 de las cuales captarán las aguas lluvias a través de rejillas incorporadas en sus tapas.

- Colector Nor-Oriente, este colector tendrán una longitud aproximada de 800 m y 8 cámaras de inspección, 4 de las cuales tendrán rejillas-sumideros en sus tapas. Este colector evacuará sus aguas en el colector norte un caudal de 673 l/s (Tr=10 años).

- a.7. Cámara de Descarga de Aguas Servidas de Aviones: la descarga consiste en un residuo líquido no doméstico, el cual recibirá pretratamiento para ser incorporado al tratamiento biológico en la planta de tratamiento de aguas servidas existente en el aeropuerto.
- a.8. Suministro Eléctrico: se contempla la instalación de un nuevo sistema de suministro de energía eléctrica para dar servicio a las cargas derivadas del funcionamiento de equipos y sistemas de la segunda pista, que será similar al que sirve a la pista actual. La cantidad de energía eléctrica demandada por el proyecto corresponden a unos 400 kVA de potencia a 400/231 V, y los equipos actualmente instalados en la subestación eléctrica principal del Aeropuerto, que prestan servicio a equipos análogos para la primera pista del Aeropuerto no cubrirán estas demandas.
- a.9. Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI): la construcción de la segunda pista requiere de un nuevo cuartel para el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios en Aeronaves (S.E.I.) para atender las emergencias que pudieran presentarse en la nueva pista. Dichas instalaciones estarán preparadas para prestar servicio las 24 horas del día y albergar al personal y equipo requerido.
- a.10. Construcción Nuevo Canal La Punta: la construcción de la segunda pista requiere realizar un desvío del canal La Punta (Ex González) que actualmente cruza por los terrenos que ocupará la futura pista. El desvío de dicho canal tiene una longitud aproximada de 6.100 m.

La solución a implementar permitirá mantener el actual régimen de riego, ya que primero se construirá el nuevo trazo del canal y luego se desviará el actual curso a la nueva obra. Además, se mantendrá una permanente coordinación con los parceleros y la asociación de regantes del sector cuando se produzca el cambio al nuevo trazado.

- a.11. Camino Perimetral: Este camino tiene como función permitir el acceso a personal especializado en mantención y seguridad del aeropuerto y se emplaza en forma paralela a los deslindes de éste. Por este camino se accedería desde el sur a las instalaciones del sector norte del Aeropuerto. Este camino será de uso exclusivo para la vialidad interna del Aeropuerto. El inicio de este camino se ubica en el acceso sur, tomando rumbo oriente-poniente hasta el vértice sur-este del Aeropuerto, para posteriormente emplazarse en dirección sur-norte en forma paralela al cerco proyectado y continúa de esta manera hasta empalmarse con el actual camino perimetral. La longitud aproximada del camino perimetral es de 8.5 km.
- a.12. Reposición Camino a Peralito: este camino se inicia en el sector norte, específicamente en el actual camino a Lampa y se desarrolla en forma paralela al camino perimetral, separado de éste por un cerco proyectado. Su fin se ubica en la intersección con el camino a Peralito, teniendo una longitud total de 2,7 km, con una calzada de 7 metros y bermas de 1,5 metros a ambos costados. Cabe hacer notar que en este camino fue necesario proyectar un puente que cruzará el estero Las Cruces.
- a.13. Operación de Botaderos: en forma preliminar se ha definido como botadero de materiales estériles el antiguo pozo de pumicita localizado en el sector sur del área a expropiar, como se indica en el plano N°1 del EIA. Todo material se depositará en forma ordenada y de manera de permitir el escurrimiento de las aguas. Una vez dispuesto el material se nivelará y cubrirá con tierra vegetal reservada del escarpe para este efecto.
- a.14. Cierre de faenas y limpieza: una vez terminada la obra el contratista procederá a retirar las instalaciones de faena y realizar una limpieza total de la obra a satisfacción de la Inspección Fiscal.

b. Etapa de Operación

Las actividades consideradas en la etapa de operación son las siguientes:

ACTIVIDADES	ACCIONES
Operación de la segunda pista	Flujo de aviones
	Flujo vehicular
Operación de Obras Anexas	Operación de la subestación
	Operación del camino perimetral
	Operación del camino a Peralito
	Operación del Cuartel SEI
	Operación del canal La Punta
	Operación del sistema de saneamiento
	Operación del sistema de descarga de aviones
Mantenimiento y conservación del proyecto	Pavimentos y estructuras

c. Etapa de Abandono

No se considera una etapa de abandono. Las labores de mantenimiento, reparación, sustitución y mejoramiento de la pista y obras complementarias pueden alargar indefinidamente su vida útil. La limitante en este sentido es su capacidad asociada a la demanda y al tipo de aviones en operación.

- 4.- Que, es necesario ponderar debidamente en los fundamentos de la presente Resolución las observaciones recibidas de personas naturales y las organizaciones ciudadanas con personalidad jurídica de acuerdo a lo señalado en la Ley N°19.300 y su Reglamento. Las observaciones se encuentran ponderadas en forma detallada en el Anexo II de la presente Resolución de Calificación Ambiental, las que se entienden para todos los efectos formar parte de los fundamentos de ésta.
- 5.- Que, de lo señalado por el titular en el Estudio de Impacto Ambiental y su Adenda y de la definición contenida en el literal k) del artículo 2 de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, puede concluirse que el proyecto genera impactos ambientales sobre: calidad del aire; ruido; suelo, agua; flora y fauna; medio humano y aspectos viales.
- 6.- Que, el titular del proyecto debe hacerse cargo de los impactos ambientales indicados anteriormente mediante la implementación de las siguientes medidas señaladas por el titular, las cuales, junto con las exigencias y/o precisiones establecidas por esta Comisión, son adecuadas para acreditar el cumplimiento de las normativas de carácter ambiental que es aplicable al proyecto:
 - 6.1 Respecto de los impactos ocasionados sobre el Aire por **emisión de material particulado y gases**, el Titular se obliga a implementar las siguientes medidas durante las etapas de construcción y operación:

Etapa de Construcción:

- 6.1.1 Obtener desde lugares ubicados en las proximidades al lugar donde se ubicará la segunda pista, el material necesario para construir el proyecto. Así como también los sitios de disposición de material de construcción.
- 6.1.2 Pavimentar el camino Renca – Lampa, el cual da conexión a las localidades de Campo Alegre y Peralito con la zona norte del Aeropuerto (Camino Público y Camino Lo Boza) en una longitud aproximada de 2,5 km. Dicha reposición contempla un importante mejoramiento de su estándar actual.

Además, se pavimentarán 5.600 metros, desde la intersección del camino Renca–Lampa con Camino lo Boza, hasta el camino Lateral Oriente del Aeropuerto (parte pavimentada), con un estándar similar al camino Renca-Lampa y camino

interno perimetral. Cabe señalar que, las obras de pavimentación de los caminos señalados en el presente considerando se realizarán en forma paralela a la construcción de la segunda pista del Aeropuerto.

6.1.3 Cerrar pozo de pumicita localizado en el área de construcción de la segunda pista (según plano N° 1 del EIA del Anexo N° 2), el cual será utilizado por el proyecto como sitio de disposición y posteriormente rellenado. ✓

6.1.4 Humedecer áreas de faenas, acopios de áridos y materiales inertes, materiales de excavación, relleno, escombros y vías de circulación de camiones y maquinaria no pavimentadas cuando se encuentren secas. En época de verano, los camiones aljibes realizarán pasadas cada 1 hora en el tramo que les corresponda. La intensidad de regado se ajustará considerando las condiciones climáticas imperantes, pero siempre se realizará con una frecuencia que permita que el suelo permanezca con una humedad adecuada. En invierno se aplicará riego sólo en caso de ser necesario. Esto, con el objeto de mantener los caminos con una humedad óptima que impida el levantamiento de polvo, pero que a su vez no provoque la formación de barro. En caso de no poder humedecerse, estos acopios serán cubiertos con malla Rashel u otro material que impida el levantamiento de polvo.

Al respecto, esta Comisión establece que la frecuencia de humectación deberá ser al menos de 6 veces al día, y se deberá cubrir los apilamientos de tierra y escombros con lona o malla tipo rachel, hermética y en buen estado de conservación. Además, el titular deberá asear y estabilizar las vías de acceso, pudiendo optar por alguna de las alternativas contempladas en el artículo 3.2.6 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

6.1.5 Dar cumplimiento a la normativa de Ministerio de Transporte para regular la circulación de camiones a velocidad moderada.

6.1.6 Limpiar y retirar oportunamente los materiales sobrantes que no sean utilizados en los frentes de trabajo. ✓

6.1.7 Instalar un cerco de malla Raschel en los sectores de faenas donde haya viviendas a menos de 200 m de distancia.

6.1.8 Transportar materiales y residuos en camiones cuya tolva esté completamente cubierta con lona o plástico resistente. La carpa que se utilice deberá sobrepasar los costados de la tolva de manera de cubrir completamente la carga y debe ir fijada por todos los costados. No se permitirá el uso de malla para cubrir la carga. La carga deberá estar previamente humedecida tanto como sea posible desde el punto de vista técnico, de tal manera que se puedan minimizar las emisiones fugitivas de polvo asociadas a su manejo (carga y descarga), sin que se afecten sus propiedades físicas y mecánicas. ✓

Al respecto, esta Comisión establece que el titular deberá utilizar vehículos y maquinarias en perfecto estado de funcionamiento y que cumplan la normativa vigente (revisión de gases al día). Además, se deberá realizar el transporte de materiales para la construcción previamente humedecidos, en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería que impida el escurrimiento de los mismos y la fuga de polvo durante el transporte, manteniendo una distancia mínima de 10 cm, entre la superficie de la carga y la cubierta.

6.1.9 Mantener las calzadas actualmente pavimentadas en vías intervenidas o vías secundarias pavimentadas inmediatas a las faenas, limpias de tierra, polvo o barro.

6.1.10 Contar con la revisión técnica al día de aquellos vehículos livianos y camiones que participen en las faenas. ✓

6.1.11 Contar con mantenimiento mecánico apropiada según las recomendaciones del fabricante, de aquella maquinaria pesada a utilizar en la construcción del proyecto. ✓

6.1.12 Ubicar acopios de material, ya sea de excavación o de relleno, en lugares de baja exposición al viento. En caso de no ser posible, se utilizará protección adecuada consistente en un cierro perimetral por tres lados con malla Rashel de al menos 2,5 metros de alto. Los acopios de material no superarán los 2 metros de alto, de tal manera que en todo momento queden por lo menos 50 cm. por debajo de la altura de la malla Rashel. ✓

Al respecto, esta Comisión establece que el titular deberá mantener estos cierros provisorios permanentemente en buen estado de conservación para impedir la dispersión de polvo y caída de material al exterior.

6.1.13 Implementar un sistema de lavado de ruedas de los vehículos a presión, en caso de que los camiones provenientes de la faena deban circular por caminos pavimentados del sector. Esta medida se implementará para todo vehículo que provenga de la obra y en la medida que las condiciones del suelo provoquen que el barro se adhiera a los neumáticos de los vehículos.

6.1.14 Implementar y mantener una mesa de coordinación permanente, en la cual participen los organismos con capacidad legal de regulación respecto a la operación del Aeropuerto, Intendencia de la Región Metropolitana, CONAMA Región Metropolitana, Fuerza Aérea de Chile, Dirección General de Aeronáutica Civil y Ministerio de Obras Públicas, en la cual se materialice el "Acuerdo de Certificación Verde del Aeropuerto Arturo Merino Benítez". ✓

Etapa de Operación:

6.1.15 Contar con un plan de prevención de riesgos y asegurar el buen funcionamiento del cuartel SEI. ✓

6.1.16 Actualizar permanentemente, el Inventario de Emisiones del Aeropuerto AMB, con el fin de analizar y actualizar periódicamente las medidas de control implementadas. ✓

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión establece que el titular, además deberá cumplir con las siguientes medidas:

Etapa de Construcción:

- 6.1.17 Implementar, todas aquellas medidas y compromisos descritos en el E.I.A. y Adenda 1 del proyecto, y todas aquellas medidas generales asociadas al control de material particulado y de gases señaladas en el D.S. N°16 de 1998, que establece el "Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana" (PPDA), para evitar y/o mitigar los impactos negativos sobre la calidad del aire, atribuidos por una parte, a las emisiones de polvo fugitivo por efecto del tránsito de vehículos, movimientos de tierra, acopio de material de excavación y actividades de carga y descarga, y por otra parte, debido al material particulado y gases como CO, NOx, SO₂, COVs, provenientes de la combustión interna en los motores de la maquinaria pesada y los vehículos utilizados en estas actividades. Entre éstas:
- Efectuar las faenas de corte y pulido de materiales (ladrillos y otros) en recintos cerrados, humedeciendo el material antes de cortar.
 - Hacer uso de procesos húmedos en caso de requerir faenas de molienda y de mezcla.
 - Reforzar las medidas referidas al control de emisiones de material particulado, cuando la autoridad respectiva declare alerta, pre-emergencia o emergencia ambiental.
- 6.1.18 Ajustar las etapas con mayores emisiones atmosféricas a aquellas épocas del año con mejor ventilación. Para asegurar esto, el proponente deberá presentar para su aprobación, previo al inicio de la etapa de construcción, a CONAMA RM un Plan de Contingencias que contemple las acciones necesarias para enfrentar el trabajo durante el período invernal.
- 6.1.19 Prohibir cualquier tipo de quema de residuos y/o materiales combustibles al interior de la obra.

Etapa de Operación

- 6.1.20 Implementar la modelación del impacto sobre la calidad del aire de la Región Metropolitana, debido a las emisiones generadas por todas las fuentes que operan en las instalaciones del Aeropuerto, que incluyen aviones, considerando todos sus ciclos, vehículos de carga en el Aeropuerto, vehículos fuera de ruta que operen en el aeropuerto y de vehículos de aproximación al Aeropuerto. Lo anterior, previo al funcionamiento de la segunda pista. ✓
- 6.1.21 Proponer y aprobar ante CONAMA RM un Plan de Reducción de emisiones de largo plazo. Todo esto se deberá llevar a cabo en el marco del Convenio de Cooperación "Certificación Verde del Aeropuerto Arturo Merino Benítez". X
- 6.2. Respecto de los impactos ocasionados por **Ruido**, el titular se obliga a implementar las siguientes medidas durante la etapa de construcción y operación, destinadas a dar cumplimiento a los valores límites máximos permisibles de ruidos molestos establecidos en el D.S. N°146/97 del MINSEGPRES:

Etapa de Construcción:

- 6.2.1 Efectuar el tránsito de camiones y maquinaria a 300 metros mínimo alejado del perímetro del área de proyecto en la zona cercana a Campo Alegre.
- 6.2.2 Ubicar las fuentes fijas de emisión como compresores y/o generadores alejados del perímetro en la zona cercana a Campo Alegre.
- 6.2.3 Prohibir la realización de faenas en horario nocturno (21:00 a 07:00 horas) en la zona cercana a Campo Alegre (300 metros).
- En este sentido, se publicará mediante carteles ampliamente visibles, la duración y el tipo de faenas para cada sector en particular.
- 6.2.4 Aplicar las siguientes medidas para el periodo de tarde post laboral (19:00- 21:00): los niveles de ruido aceptado son menores que en la jornada diurna laboral, se recomienda que los niveles de ruido se atenúen en 10 dB(A) entre estos dos periodos. Por lo tanto, en el horario de tarde post laboral, se debe prohibir el uso de maquinaria pesada como cargadores, camiones tolva, excavadoras y martillos neumáticos. Para el horario nocturno (21:00 a 7:00 horas), sólo se podrán ejecutar faenas si éstas se ubican a más de 300 metros de cualquier instalación de usos sensible al ruido.
- 6.2.5 Efectuar las faenas de reparación del camino Lampa Renca, en periodo diurno. Además para el tramo más crítico, que comprende los 200 metros de camino más cercano a las viviendas, se estima que la utilización de maquinaria pesada para la nivelación y compactación del camino, no debe durar más de 2 días aproximadamente.

Etapa de Operación

- 6.2.6 Implementar las siguientes Medidas de Campo Cercano (menos de 3.5 MN del Aeropuerto):
- a. La segunda pista se utilizará para aterrizajes de todo tipo de aeronave, junto con permitir despegues solamente de aviones etapa 3. En cambio, la actual pista permitirá los despegues de aeronaves etapa 2 y etapa 3, además de aterrizajes de todo tipo de aeronave. ✓
 - b. El año 2005, se explotará la segunda pista durante 3 meses solamente con modelos de aviones etapa 3 (más silenciosos) quedando prohibido su uso para aquellas aeronaves clasificadas como etapa 2. Para las operaciones de aeronaves etapa 2 (ruidosos) sólo se usará la actual pista Alfa. Dentro del mismo año 2005, la segunda pista sólo estará operativa para aterrizajes, quedando prohibido que se use para despegues. ✓

En relación a la operación de aeronaves etapa 2 en la pista Alfa, durante 3 meses en el año 2.005, el titular podrá, en coordinación con la administración del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (Dirección General de Aeronáutica Civil), optar por otra alternativa, mediante la programación de los trabajos de reparación de la pista actual de dos fases. Para lo anterior, en cada una de estas fases, dispondrá las longitudes de pista acorde a los requerimientos operacionales del tipo de aeronave en cuestión (etapa 2).

- c. Una vez finalizado este año crítico, es decir ya transcurrido el año 2.006, se comienza con el modo de operación normal de diseño para las pistas, como está previsto en el EIA y su Adenda, bajo condiciones de operación adecuadas para que se cumpla el índice de nivel de ruido dado. ✓
- d. El año 2009, supone una considerable reducción del nivel de ruido por la eliminación de aeronaves etapa 2, por lo tanto, en este escenario y de acuerdo a este estudio, los valores de YLDN, para el sector de Campo Alegre debieran ser inferiores a 65 dB(A). ✗

- 6.2.7 Localizar la nueva escuela (reemplazo de la Escuela G-321) fuera del contorno NPSmáx de 85 dB(A), esperando un valor real entre 75 a 85 dB(A) en los escenarios más críticos, y dependiendo de la ubicación específica del predio. Según estas condiciones, la escuela deberá contar con características acústicas que permitan la obtención de un NPSmáx de 45 dB(A) en el interior de las salas de clases. ✓

Si el área de localización de la nueva escuela presenta valores NPSmáx de 85 dB(A), se deberá diseñar las instalaciones de ella con un valor de reducción sonora de fachadas NR de 40 dB(A) sobre un espectro de motor de aeronave pesada. Este valor se aproxima a un OITC1 40 o superior según la norma "American Society for Testing Materials (ASTM E1332). Las posibilidades constructivas compatibles con este requerimiento son de tipo albañilería fiscal, manteniendo la precaución de seleccionar ventanas y puertas de calidad acústica certificada OITC 40, o superior.

Al respecto, esta Comisión establece que el titular deberá localizar la Escuela N° 321 en un lugar tal que sumado a las condiciones acústicas dadas por su construcción se garantice que no se supere un nivel de 45 dB(A) como nivel de presión sonora instantáneo máximo (NPSMáx) medidos con respuesta lenta, producto del paso de las aeronaves o pruebas de motores.

Para ello, el establecimiento educacional deberá construirse con estándares acústicos tales que este nivel no sea superado durante una jornada normal de clases, incluyendo la posibilidad de que cuente con sistemas de ventilación forzada para evitar aperturas de ventanas y puertas.

Según estas condiciones, la escuela deberá contar con características acústicas con un valor de reducción de ruido NR 40 dB(A) sobre un espectro de motor de aeronave pesada. Este valor equivale a un OITC 40 o superior según la norma "American Society for Testing Materials (ASTM E1332), o a una vivienda grado 4 según la NCh 352/1 of 2000.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión establece que el titular, además, deberá implementar las siguientes medidas:

- 6.2.8 Implementar las medidas de control tendientes a garantizar el cumplimiento de la norma para el sector de Maipú Camino La Farfana con El Rosal, especialmente a lo que se refiere a las medidas de control de procedimientos de despegue que deberá imponer la autoridad competente para que no se supere el estándar de 65 dB(A) de nivel equivalente día-noche promedio anual. ✓
- 6.2.9 Disponer para las operaciones de despegue de aeronaves de Medidas Operacionales para Campo Lejano, especialmente para aquellos sectores identificados como Camino La Farfana con El Rosal. En dichos sectores no se podrá superar el índice de 65 dB(A) nivel equivalente día-noche promedio anual. Para tal efecto, se deberá establecer un procedimiento que impida superar el índice mencionado en conjunto con la autoridad competente. Dichas disposiciones deberán ser de obligatorio cumplimiento por parte de las aeronaves al momento de entrar en operación la segunda pista del aeropuerto tal como se establece en FAA AC91-53A. ✓
- 6.2.10 Implementar las medidas de control tendientes a garantizar lo establecido en la Adenda 1 del proyecto, especialmente a lo que se refiere a los procedimientos de despegue que no deberá superar el estándar de 65 dB(A) de nivel equivalente día-noche promedio anual medidos en sectores habitacionales cercanos y alejados al proyecto, comunas de Maipú, Pudahuel, Cerro Navia, entre otras. ✓
- 6.2.11 Tomar todas las medidas que el proponente ha descrito para evitar molestias de la comunidad por contaminación acústica. ✓ ✗
- 6.3 Respecto de los impactos ocasionados sobre el componente ambiental Suelo, referido a la **generación de residuos sólidos** el titular se obliga a implementar las siguientes medidas durante la etapa de construcción y operación:

Etapa de Construcción:

- 6.3.1 Disponer los residuos sólidos domiciliarios, en recipientes cerrados y su retiro y disposición con el resto de los residuos del aeropuerto.
- 6.3.2 Almacenar los desechos de talleres y mantención de vehículos hasta su disposición en un sector destinado para ello, en cual deberá estar cerrado, adecuadamente señalizado y tener extintor.

6.3.3 Disponer los residuos líquidos, como aceites y grasas, en recipientes cerrados y etiquetados y almacenados en un sector donde no estén en contacto directo con el suelo, ya sea mediante una plataforma de madera, una capa de arena que sea reemplazable si hay derrames, o cubierto por un polietileno. Dichos recipientes deberán ser retirados periódicamente para su tratamiento y disposición definitiva en alguna empresa debidamente autorizadas para ello.

6.3.4 Transportar todos los materiales o productos de la demolición, excedentes de movimiento de tierra y estériles al lugar de disposición definido para el proyecto cuya localización se define en el plano 1 incluido en el Anexo 2 del Estudio de Impacto Ambiental. Una vez dispuesto el material se nivelará y cubrirá con tierra vegetal reservada del escarpe para este efecto.

Al respecto, esta Comisión establece que el titular, en caso de que los residuos de escombros no se utilicen en el relleno del terreno del proyecto, deberá:

- a. Disponer estos residuos en un sitio (rellenos de canteras, botaderos de material de construcción) autorizado por alguna Municipalidad, distinto de los rellenos sanitarios autorizados para la basura domiciliaria.
- b. Enviar copia al SESMA, del informe favorable de la Dirección de Obras de la Municipalidad que autorizó la disposición, el envío deberá realizarse en forma previa a la recepción de los residuos.
- c. Presentar ante la Dirección de Obras Municipales de la I. Municipalidad que corresponda, las boletas y/o comprobantes que acrediten tal disposición, al momento de solicitar la recepción final de las obras. Dichos comprobantes deberán mantenerse en terreno y a disposición de las autoridades si está así lo requieran.

6.3.5 Transportar y disponer en rellenos sanitarios autorizados otros tipos de materiales no aptos para su disposición en dicho lugar de disposición de materiales de construcción y que no sean definidos como peligrosos. En el caso de los residuos peligrosos estos serán transportados a una empresa debidamente autorizada.

6.3.6 Realizar una limpieza del suelo eliminando residuos sólidos y contaminantes en el caso de existir.

6.3.7 Destinar todo el material removido para el saneamiento de la zona del proyecto a los terraplenes de la pista, rodajes y caminos del proyecto.

Etapa de Operación:

6.3.8 Efectuar el retiro diario de residuos sólidos desde los contenedores instalados en las dependencias aeronáuticas. ✓

6.3.9 Formular planes de contingencia para casos de posibles derrames o fugas de combustibles. ✓

6.3.10 Señalar en los planes de emergencia la forma en que serán bombeados los contaminantes y definir el vehículo encargado de recibirlos y trasladarlos a un lugar autorizado. ✓

6.3.11 Realizar una limpieza periódica en toda la pista. ✓

6.3.12 Implementar las siguientes medidas, en caso de ocurrencia de un evento de contaminación: extraer la capa de suelo contaminado y colocar en su lugar una estrato de suelo, con un contenido mayor al 5% de materia orgánica, para recomponer el sistema. El suelo extraído deberá ser almacenado en recipientes tapados y dispuesto en lugares habilitados para su disposición o limpieza. ✓

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión establece que el titular, además, deberá cumplir las siguientes medidas:

Etapa de Construcción

6.3.13 Implementar las siguientes medidas para los residuos sólidos domésticos y asimilables a domésticos como restos de papeles y cartones; de plásticos; de estructuras metálicas; de alambres, fierros, latas, aluminio, cobre y despuntes de estos metales; viruta metálica; tubos; pernos; maderas en forma de aserrín, viruta, polvo, palos, listones, pallets y despuntes; neumáticos o cauchos chipeados o trozados, así como los tarros y envases que no contuvieron sustancias peligrosas: No apl

- Mantener en los lugares de trabajo, buenas condiciones de orden y limpieza, especialmente en los sectores donde se deben colocar recipientes para la disposición temporal de los residuos domiciliarios, adoptando las medidas más efectivas para evitar la entrada o para eliminar la presencia de vectores sanitarios.
- Disponer estos residuos en un sitio de disposición final autorizado por el Servicio de Salud del Ambiente Región Metropolitana.

6.3.14 Solicitar al Servicio de Salud del Ambiente Región Metropolitana la autorización para disponer en sitios autorizados todos los residuos sólidos industriales, tales como aceite quemado, neumáticos, filtros de aire, etc., generados de conformidad a lo establecido en el artículo 19 del D.S. N° 594 del MINSAL. Se deberá efectuar la declaración de estos residuos, de acuerdo al procedimiento establecido en la Resolución N° 5.081 de 1993 del SESMA, que establece el "Sistema de Declaración y Seguimiento de los Desechos Industriales". No Apl

6.3.15 Realizar la construcción de un cierre en las cercanías del río en el periodo de construcción de modo de evitar la disposición de residuos sólidos en el cauce. No apl.

Etapa de Operación

6.3.16 Implementar las siguientes medidas respecto a los residuos sólidos domésticos y asimilables a domésticos:

- Mantener en los lugares de trabajo, buenas condiciones de orden y limpieza, especialmente en los sectores donde se coloquen los recipientes para la disposición temporal de los residuos domiciliarios, los adoptando las medidas más efectivas para evitar la entrada o para eliminar la presencia de vectores sanitarios. ✓
 - El almacenamiento de los residuos domiciliarios debe ser a través de contenedores de basura con tapa debidamente señalizado, con un plan semanal de retiro.
 - Disponer estos residuos en un sitio de disposición final autorizado por el Servicio de Salud del Ambiente de la Región Metropolitana.
- 6.3.17 Solicitar al Servicio de Salud del Ambiente Región Metropolitana la autorización para disponer en sitios autorizados todos los residuos sólidos industriales, tales como aceite quemado, neumáticos, filtros de aire, etc., generados por la mantención de los camiones usados. Se deberá efectuar la declaración de estos residuos, de acuerdo al procedimiento establecido en la Resolución N° 5.081 de 1993 del SESMA, que establece el "Sistema de Declaración y Seguimiento de los Desechos Industriales". ✓
- 6.3.18 Recuperar y almacenar los residuos producidos por un accidente de derrame de aceites, pinturas, barnices, pegamentos, grasas y/o lubricantes, incluido el suelo contaminado con el derrame, tanto en la etapa de construcción como de operación, en tambores con tapa, en un sector techado, señalizado y con control de derrame, para luego ser dispuestos en sitios autorizados por el Servicio de Salud del Ambiente de la Región Metropolitana, efectuando la declaración de estos residuos, de acuerdo al procedimiento establecido en la Resolución N° 5.081 de 1993 del SESMA, que establece el "Sistema de Declaración y Seguimiento de los Desechos Industriales". Se aclara al titular que este tipo de residuos, por sus características, no es un residuo asimilable a domiciliario, por lo que debe ser enviado a una planta de tratamiento de residuos peligrosos y finalmente dispuesto en un depósito de seguridad con la debida autorización de el Servicio de Salud del Ambiente de la Región Metropolitana. ✓
- 6.3.19 Presentar y aprobar un Plan de Recuperación de Suelos para el pozo de pomacita que se pretende intervenir, según lo establece la resolución 20/94, del Gobierno Regional, que aprueba el Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Debido a que el proyecto considera la utilización de residuos inertes como material de relleno y que dentro del pozo se ha desarrollado un importante sistema biótico, este plan deberá contar con la aprobación del Servicio de Salud del Ambiente y del Servicio Agrícola Ganadero. Lo anterior, una vez notificada la presente resolución. ✓

- 6.4 Respecto de los impactos ocasionados al componente **Agua**, referente a la **generación de efluentes líquidos y Recursos Hídricos**, el titular se obliga a implementar las siguientes medidas durante la etapa de construcción y operación:

Generación de Efluentes Líquidos:

Etapa de Construcción:

- 6.4.1 Usar baños químicos para el uso del personal en los frentes de obra. Adicionalmente, la Instalación de Faenas contará con un casino y un lugar para el cambio de ropa del personal. La ubicación exacta de baños y duchas será definida por la Empresa Contratista que se adjudique la construcción de las obras, y deberá contar con la aprobación de la Inspección Fiscal del Proyecto.

Al respecto, esta Comisión establece que el titular tiene la responsabilidad de instalar, mantener y limpiar los baños químicos para la totalidad de los trabajadores. Lo anterior, deberá cumplir con las disposiciones establecidas en los arts. 24, 25 y 26 del D.S. N°594/1.999 del MINSAL, sobre las "Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo", en particular en orden a:

- a) El número mínimo de artefactos se calculará en base a la tabla del art. 23 del citado D.S.
- b) Los baños químicos no podrán estar instalados a más de 75 m del área de trabajo.
- c) Se deberá acreditar el punto de descarga de las aguas servidas, manteniendo en las obras copia de la factura u otro documento que acredite la disposición adecuada de los mismos y/o copia del Convenio del Uso de Colectores suscrito con la respectiva empresa sanitaria, que autoriza dicha descarga, estableciéndose que el transporte, habilitación y limpieza de los baños químicos será responsabilidad del empleador.

- 6.4.2 Suministrar agua potable en camiones aljibes para el uso del personal en los frentes de obra.

Al respecto, esta Comisión establece que el titular deberá proveer de agua potable a todos los trabajadores que se contemplen en cada una de las etapas del proyecto, suministrando una dotación mínima de 100 litros de agua por persona y por día, la que deberá cumplir los requisitos físicos, químicos, radioactivos y bacteriológicos establecidos en la NCh N°409, "Requisitos del Agua para Consumo Humano", según lo establecido en los artículos 12, 13, 14 y 15 del D.S. N°594/1.999 del MINSAL

Etapa de Operación:

- 6.4.3 Conducir a la red de alcantarillado de aguas servidas del aeropuerto mediante un colector gravitacional, los efluentes de la cámara de descarga de aviones. ✓
- 6.4.4 Construir una cámara de descargas de aviones, la cual se conecta al actual sistema de alcantarillado del Aeropuerto, para su posterior tratamiento en la planta existente en el Aeropuerto. ✓
- 6.4.5 Cumplir con el D.S. N° 609/98, para lo cual se deberá presentar un estudio, al inicio de la operación del proyecto, ante este Servicio de Salud del Ambiente Región Metropolitana, que justifique que los residuos líquidos generadas por las descargas de los aviones, no alterará la eficiencia de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas del aeropuerto. ✓
- 6.4.6 Cumplir con el D.S. N° 1/90 de MINSAL, en el sentido de que cualquier modificación que afecte la eficiencia de la planta de tratamiento de aguas servidas existente, como es el ingreso de nuevos afluentes con características distintas a las aguas servidas deberá ser aprobado y autorizada nuevamente. ✓

Recursos Hídricos

Etapa de Construcción:

- 6.4.7 Mantener el actual régimen de riego, construyendo el nuevo trazo del canal, para luego desviar el actual curso a la nueva obra. Además, se mantendrá una permanente coordinación con los parceleros y la asociación de regantes del sector cuando se produzca el cambio al nuevo trazado.
- 6.4.8 Prohibir cambios de aceite, reparaciones, mantención lavado y aseo de maquinaria y vehículos en la ribera o en el agua del estero, río o canales.
- 6.4.9 Prohibir la descarga de desechos de cualquier tipo a los cauces y a las aguas de los cursos de agua naturales y artificiales.
- 6.4.10 Elaborar un plan de contingencias para posibles eventos de derrames de combustible, grasas y aceites y contaminación de aguas superficiales y/o subterráneas.
- 6.4.11 Tratar los desechos sanitarios y domésticos y las aguas de limpieza para que cumplan con la norma de descarga a cursos superficiales vigente al momento de la construcción.
- 6.4.12 Contar con material comercial absorbente con capacidad para el tratamiento de derrames tanto en agua como en tierra. En caso de un derrame se deberá informar al Inspector Fiscal de la ubicación del mismo, además, el contratista ejecutará cualquiera o todos de los siguientes pasos de respuesta, dependiendo de la magnitud del derrame:
- a. *Contención del derrame:* En aquellos lugares donde el suelo sea relativamente impermeable y el derrame no esté penetrando la tierra rápidamente, el Contratista intentará contener derrame. Cuando el tiempo y las condiciones lo permitan excavará o construirá una depresión poco profunda o una berma de superficie en el sendero del derrame para

- detener y contener el flujo, minimizando así el área afectada. Si el derrame alcanza un curso de agua pequeño se construirá una berma aguas abajo del derrame (si es práctico) para impedir el flujo de aguas del contaminante y dar tiempo a la instalación de barreras absorbentes.
- b. *Recuperación del derrame:* En aquellos lugares donde los derrames se contengan tras una berma o dentro de un área de depresión, todos los fluidos se bombearán hacia un estanque de retención y se enviarán por camión al lugar de eliminación permitido. Los residuos restantes se podrán quemar (utilizando un soplete de propano para acelerar la combustión), siempre y cuando este procedimiento no presente peligro de incendio, en caso contrario se los podrá mezclar con material no consolidado y desparramar en el área contaminada.
- c. *Limpieza del derrame:* En los lugares donde el derrame se encuentre ampliamente disperso en el terreno, el material absorbente se podrá esparcir, mezclar con el suelo y amontonar libremente para luego eliminarlo. Si la escala de esta operación es poco práctica o no da garantías, se puede agregar fibra al terreno (por ejemplo, abono, virutas de madera u otras materias orgánicas apropiadas) y escarificarlo superficialmente para incorporar este material, para ventilar el suelo y promover la descomposición de los hidrocarburos.

Finalmente se deberá recopilar toda la información sobre el tamaño, contenido y ubicación del derrame, además de las medidas de respuesta tomadas para permitir el monitoreo a largo plazo del impacto ambiental de dicho suceso y asegurarse que el impacto sea corregido.

- 6.4.13 Almacenar los materiales peligrosos, productos químicos, combustibles y aceites a una distancia superior a 50 m de los cursos de agua. Los principales materiales que deberán ser considerados con medidas de disposición específicas son los siguientes:
- Elementos tóxicos
 - Combustibles y lubricantes.
 - Solventes.
 - Aceites quemados.
 - Residuos domésticos
 - Desechos sólidos industriales.
 - Aguas servidas no tratadas en plantas o sin un sistema autorizado de evacuación a fosa séptica y pozo o drenes absorbentes.
 - Escombros
 - Suelos (rocas, material granular u otros).
- 6.4.14 Construir sumideros y colectores de aguas lluvia que permitirán drenar las aguas que llegan al lugar hacia el río Mapocho, ubicado en el sector sur del proyecto.
- 6.4.15 Construir sistema de drenaje en contra pendiente para poder llevar las aguas hasta el río, lo cual, permitirá bajar considerablemente los niveles de inundación actuales.
- 6.4.16 Elevar la cota terminada de los pavimentos y zonas circundantes por sobre la cota de inundación, sin variar, ni alterar las cotas de los terrenos vecinos.
- 6.4.17 Canalizar todas las aguas lluvias procedentes de las nuevas zonas incorporadas, hacia la zona Sur del Aeropuerto, para desaguar al Río Mapocho.
- 6.4.18 Elevar la cota de construcción de toda futura obra en esa área, por sobre la cota de inundación.
- 6.4.19 Coordinar con las Autoridades correspondientes, a nivel interministerial, el desarrollo de un Plan Maestro para la cuenca que conforman los esteros en cuestión, que permita mejorar las obras de encauzamiento y evacuación de las aguas acumuladas, de modo que las aguas puedan fluir libremente hacia el Río Mapocho.
- 6.4.20 No usar agua de los canales de riego para requerimientos de las faenas, ni desviarlas para dichos efectos.

Etapa de Operación:

- 6.4.21 Diseñar un plan de mantención y limpieza de las alcantarillas que implique una limpieza del sistema de canales al menos 2 veces al año, una previo a la época de lluvias en otoño y otra a mediados del invierno. Esto permitirá también, frente a situaciones de alta pluviosidad, ayudar a la evacuación de las aguas lluvias en casos de inundaciones. ✓

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión establece que el titular, además, deberá cumplir las siguientes medidas:

- 6.4.22 Contar con la autorización de la Dirección General de Aguas Región Metropolitana, en caso de efectuar modificación de cauces naturales o artificiales, según lo establecido en los artículos 41 y 171 del Código de Aguas y de la Asociación de Canalistas, cuando corresponda. ✓
- 6.5 Respecto de los impactos ocasionados a la **vialidad adyacente**, el titular se obliga a implementar las siguientes medidas durante la etapa de construcción y operación: ✓

Etapa de Construcción:

- 6.5.1 Pavimentar un tramo de 5.600 metros aproximadamente, desde la intersección del camino Renca – Lampa con Camino Lo Boza, hasta el camino Lateral Oriente del Aeropuerto (parte pavimentada), con un estándar similar al camino Renca - Lampa y camino interno perimetral. Con esto se otorga conexión a las localidades de Campo Alegre y Peralito, hasta la Av. Américo Vespucio, por un camino completamente pavimentado. Dicha pavimentación deberá estar materializada previo inicio de la etapa de operación del proyecto.

- 6.5.2 Pavimentar 2,7 km. que corresponden al camino a Peralito, el cual se inicia en el sector norte, específicamente en el actual camino a Lampa y se desarrolla en forma paralela al camino perimetral, separado de éste por un cerco proyectado. Su fin se ubica en la intersección entre camino a Lampa con camino a Peralito. Cabe hacer notar que en este camino fue necesario proyectar un puente que cruzará el estero Las Cruces. Dicha pavimentación deberá estar materializada previo inicio de la etapa de operación del proyecto

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión establece que el titular, además, deberá cumplir con las siguientes medidas:

Etapa de Construcción

- 6.5.3 Habilitar la conexión vial entre camino a Lampa y camino a Peralito. Esta obra deberá estar operativa y ser aprobada por el organismo competente (Dirección de Vialidad del MOP), antes de la operación de la segunda pista del Aeropuerto.
- 6.5.4 Considerar para las obras que se realicen en la vía pública, lo dispuesto en Capítulo N° 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos, de acuerdo al Decreto Supremo N° 90/2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 20 de enero de 2003 en el Diario Oficial.
- 6.5.5 Operar con camiones cuya capacidad respete los límites de peso por ejes establecidos en el Decreto N° 158/80 del MOP.

Etapa de Operación

- 6.5.6 Cumplir con lo señalado en el Manual de Señalización y Demarcaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el caso de las vías internas. ✓
- 6.5.7 Presentar ante la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones un Estudio de Impacto Vial (EIV) una vez que estén operando simultáneamente ambas pistas. Además se deberán implementar todas las medidas que surjan de dicho análisis. ✓
- 6.6 Respecto de los **Impactos sobre la flora y fauna**, el titular se obliga a implementar las siguientes medidas:

Etapa de Construcción:

- 6.6.1 Eliminar todos los arbustos, matorrales, escombros, desecho, material en desuso, trozos, montículos, etc., y cualquier vegetación que se haya desarrollado en el área proyectada, incluyendo áreas nuevas a expropiar, intersecciones con caminos secundarios, accesos y otras construcciones proyectadas.
- 6.6.2 Mantener los árboles que no interfieran con la construcción o con la seguridad de la pista y sus obras anexas. Donde no se produzcan interferencias con la ejecución de las obras no será necesario remover el pasto, bastará cortarlo a una altura apropiada. Por ningún motivo o circunstancia se despejará la faja por el sistema de roce a fuego o quema controlada.
- 6.6.3 Reforestar con especies nativas y ornamentales una superficie de 46 há. según se detalla en el Plan de Compensación del proyecto, las que junto a las definidas en el Plan de Manejo Forestal deben hacer un total de 53,27 há.
- La localización de esta área podrá convenirse con la Ilustre Municipalidad de Pudahuel, teniendo en consideración que para efectos de seguridad aérea no conviene realizar esta revegetación en recintos del Aeropuerto ya que atrae la presencia de fauna, especialmente aves.
- 6.6.4 Aprobar ante el Servicio Agrícola y Ganadero Planes de Rescate, con relación a la fauna silvestre para aquellas especies con problemas de conservación presentes en el área de intervención.
- 6.6.5 Evitar el corte innecesario de vegetación, circunscribiendo el roce y despeje a la faja de construcción de la pista y sus obras anexas y a la faja de seguridad necesaria para la operación del proyecto.
- 6.6.6 Realizar un rescate de reptiles en los sectores del espinal afectos a corta y de los anfibios en los sectores de los pozos de pumicitas previo al inicio del uso de dichos pozos como sitios de disposición y relocalizar dichas especies en un hábitat adecuado, cuya elección deberá ser supervisada por el SAG. Este rescate deberá ser realizado por un profesional especialista en el tema y mediante un plan de rescate que deberá ser presentado y aprobado por el Servicio Agrícola y Ganadero, previo al inicio de las actividades de construcción del proyecto.
- 6.6.7 Recuperar la cobertura vegetal de las áreas intervenidas por el proyecto favoreciendo la colocación de la tierra de escarpe para recuperar el suelo y revegetar con especies herbáceas que no favorezca la presencia de aves.
- 6.6.8 Cumplir con el Plan de Manejo Forestal adjunto en el Anexo 14 de la Adenda 1 del EIA, en el cual se establece reforestar 7,27 há con 3.000 plantas por hectárea, siendo 1000 plantas de cada una de las siguientes especies: espino, huíngán y quilo.
- 6.6.9 Realizar la reforestación en terrenos próximos a donde se ejecutó la corta, garantizando con esto una adecuada protección y mantención de las especies reforestadas, durante la vida útil del proyecto.
- 6.6.10 Usar el escarpe de suelo vegetal para el restablecimiento de áreas de reforestación.

- 6.6.11 Prohibir la captura y recolección de huevos o crías de fauna a trabajadores e implementación de señalización informativa, prohibitiva y educativa.
- 6.6.12 Concentrar las obras de modo de perturbar lo menos posible los ambientes no involucrados directamente por el proyecto.
- 6.6.13 Aprobar ante el Servicio Agrícola y Ganadero, previo inicio de la etapa de construcción, el Plan de Rescate de Fauna.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión establece que el titular, además, deberá cumplir con las siguientes medidas:

Etapa de Construcción

- 6.6.14 Presentar ante la Corporación Nacional Forestal los antecedentes para asegurar la permanencia de la reforestación en el lugar del proyecto, lo cual podrá ser a través de una carta compromiso. En caso que el titular quisiera reforestar en otro predio, deberá presentar una carta del propietario del predio autorizando la reforestación. Lo anterior, deberá presentarse con el Plan de manejo de Corta y Reforestación de Bosques para Ejecutar Obras Civiles, el que deberá aprobar ante la Corporación Nacional Forestal.

Además, el titular deberá aprobar ante la Corporación Nacional Forestal, el lugar definitivo de la reforestación antes de efectuar la corta de bosque, pues constituye un contenido técnico necesario para la aprobación sectorial del Plan de Manejo de Corta y Reforestación de Bosque para Ejecutar Obras Civiles, necesario para la ejecución del proyecto.

- 6.7 Respecto de los eventuales impactos del proyecto sobre los **Monumentos Nacionales o Restos Arqueológicos**, el titular se obliga a denunciar cualquier hallazgo de ruinas, yacimientos, piezas u objetos de carácter histórico, antropológico, arqueológico o paleontológico, ante el Gobernador Provincial respectivo, de acuerdo a los dispuesto en el artículo 26 de la Ley sobre Monumentos Nacionales, N° 17.288 y el artículo 23 del Reglamento del SEIA.
- 6.7.1 Cumplir con el Reglamento de la Ley N°17.288, sobre Excavaciones y/o Prospecciones Arqueológicas, Antropológicas y Paleontológicas (D.S. N° 484/1990, Ministerio de Educación). De acuerdo a este documento legal, cualquier hallazgo debe ser denunciado de inmediato al Gobernador Provincial, el que dará aviso a Carabineros para el resguardo de los restos mientras el Consejo de Monumentos Nacionales se hace cargo de ellos. Para este efecto cualquier hallazgo debe ser informado al Inspector Fiscal, el que deberá dar orden de interrupción de los trabajos en el lugar específico, mientras se da curso al procedimiento establecido en el D.S. N° 484.
- 6.8 Respecto de los **Impactos Socioeconómicos**, el titular se obliga a implementar las siguientes medidas durante la etapa de construcción y operación:

Etapa de Construcción:

- 6.8.1 Aplicar e implementar las medidas que a continuación se establecen, a todas las familias no propietarias allegadas que serán afectadas por las expropiaciones:

1. Entregar un Bono de Compensación por relocalización a cada una de las 29 familia de allegados o no propietarios según el catastro señalado en el EIA, por la cantidad de 250 UF/familia. Dicho bono será emitido una vez obtenida la Resolución de Calificación Ambiental.

Esta suma será depositada en una libreta de ahorro para la vivienda a aquellos allegados que se encuentran registrados en dicho catastro. Para obtener el pago de la compensación antes referida, se deberá observar el siguiente procedimiento:

- El titular deberá notificar a los beneficiarios mediante carta certificada y reuniones explicativas en terreno respecto del Bono de Compensación.
- El beneficiario y el titular deberán firmar un Convenio de Pago de Compensación. El Convenio de Pago de Compensación, contendrá la obligación del titular de pagar la cantidad de 250 UF y la obligación del beneficiario de desocupar íntegramente el inmueble expropiado en los plazos requeridos por el titular, de tal forma que se puedan ejecutar las obras correspondientes. Asimismo, las partes podrán pactar, dentro de sus facultades, las obligaciones adicionales que estimen necesarias para materializar la desocupación del inmueble expropiado.
- El titular deberá depositar 250 UF en una libreta de ahorro para la vivienda aproximadamente a 90 días de recepcionados y verificados los documentos que acrediten la existencia de una libreta de ahorro para la vivienda vigente a nombre del beneficiario. El pago de las 250 UF se hará en su equivalente en pesos al efectuarse el depósito en la libreta de ahorro para la vivienda.
- El beneficiario se obligará a no girar de la compensación depositada en la cuenta de ahorro para la vivienda salvo para adquisición de una nueva vivienda o un máximo de 30 UF para desocupación del inmueble expropiado con autorización del titular. Para autorizar el giro desde la cuenta de ahorro para la vivienda, por concepto de gastos de desocupación (monto máximo 30 UF) será necesario acompañar autorización escrita del representante del titular.
- El cumplimiento de las condiciones antes señaladas, que liberan parte o el total de los fondos depositados, se acreditarán de una comunicación efectuada por el titular al Banco respectivo y el giro de fondos se hará al vendedor del inmueble que adquiriera el beneficiario, o a éste último, según corresponda.
- El titular estará además obligado a contactarse, a través del SERVIU Metropolitano, con empresas que tienen viviendas construidas en las zonas aledañas al proyecto, proponiéndolos como cartera de clientes.
- Contactarse con el SERVIU para que éste certifique que los allegados y arrendatarios incluidos en este beneficio son aptos para postular a algún tipo de Subsidio Habitacional y defina los mecanismos para su postulación.
- Coordinarse con municipios para apoyar tramitación de subsidios habitacionales.

b. El titular deberá coordinar los mecanismos tendientes a asegurar la participación de las familias afectadas en los programas indicados.

c. Considerar medidas adicionales para situaciones especiales.

Dicho Bono de Compensación asegurará la adquisición de una vivienda, quedando la deuda completamente cancelada, de acuerdo a las características socioeconómicas de cada familia.

A partir de la elaboración de un Perfil Social de las familias, se han desarrollado las soluciones habitacionales que se indican a continuación:

A. Programa Habitacional Vivienda Nueva Básica: es una modalidad dirigida a familias de ingresos medios o de menores recursos que tengan capacidad de endeudamiento para obtener un crédito hipotecario con entidades financieras privadas, en convenio con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Sin embargo y en este caso, el Bono de Compensación evitará, en muchos casos, que las familias deban solicitar dicho crédito.

Este programa permite la adquisición de viviendas en forma individual y colectiva:

Modalidad Individual: bajo esta modalidad se relocalizarán 22 familias en la "Villa Beato Padre Hurtado", comuna de Quilicura.

Modalidad Colectiva: existe una familia que cuenta con subsidio vigente, a través del colectivo "Las Lilas", a utilizar en el Conjunto Habitacional "Campo Alegre", a construir en la comuna de Pudahuel. Es una vivienda de 42 m² y de 440 UF de valor.

Estas soluciones habitacionales, tanto modalidad individual como colectiva, son aplicables para todas aquellas familias que no hayan sido beneficiadas anteriormente con viviendas o subsidios habitacionales otorgados por el Estado, lo cual es requisito indispensable para la admisión en los Programas del MINVU.

B. Programa Especial de Trabajadores: dos familias accederán a esta modalidad, la que consiste en un subsidio que, junto al ahorro y al crédito otorgado por un banco, le permite financiar una vivienda nueva con terminaciones básicas, de 40 a 50 m² de superficie. Esta vivienda debe ser parte del programa organizado por la entidad a través de la cual se postula.

Una de las familias señaladas utilizará el monto del bono como aporte al pago del crédito hipotecario obtenido con una entidad financiera privada, para adquirir una vivienda de 36 m² a un valor de 490 UF, en la Población "Santa Luisa", comuna de Quilicura.

La otra familia adquirirá una vivienda de 45 m² construidos, de tres dormitorios a un valor de 540 UF, en el Conjunto Habitacional "Dalcahue", a construir por la Inmobiliaria "Quinta", en la comuna de Lo Prado.

La Entidad Organizadora de estos programas es la Cámara Chilena de la Construcción.

C. Compra Directa de Viviendas Usadas: corresponden a viviendas existentes en la Comuna de Pudahuel, cuyo monto es de alrededor de 200 UF.

Las cuatro familias que actualmente pueden acceder a esta solución recibirán una asesoría social y jurídica para la toma de decisión de la compra. Esta asesoría tiene por finalidad el estudio de títulos de las viviendas en oferta, el análisis de los antecedentes territoriales (accesibilidad, seguridad, servicios y otros) y de crédito de la futura vivienda.

- 6.8.2 Contratar y disponer de al menos un(a) profesional, de preferencia un(a) asistente social, con el fin de cumplir y coordinar el compromiso de que los "allegados" afectados cumplan con los requisitos de ahorro para que puedan acceder a los programas de subsidio. Su labor estará relacionada con:
- a. El acceso de los afectados a los programas de subsidio (tramitación necesaria para completar los requisitos debido a que los beneficiarios presentan un escaso manejo de los procedimientos administrativos).
 - b. El proceso de relocalización en aspectos como información del avance y características del proceso, del lugar de reasentamiento, de las características de la vivienda, con el fin de evitar la incertidumbre provocada por la falta de información.
 - c. Apoyo en el traslado y reasentamiento.
- 6.8.3 Implementar un Plan de Seguimiento de la Relocalización de las 29 familias de allegados por un período mínimo de 12 meses luego de emitida la presente Resolución.
- 6.8.4 Entregar una canasta familiar mensual por un período mínimo de 6 meses a cada una de las 29 familias de allegados involucrados en el proyecto.
- 6.8.5 Localizar la Escuela G-321 en un lugar cercano a su actual emplazamiento. Se entenderá por localización cercana el hecho de que los alumnos puedan acceder a ella caminando por un tiempo similar al actual desde Campo Alegre y Peralito.
- 6.8.6 Reponer la Escuela G-321, expropiada por el proyecto, para una capacidad mínima de 200 alumnos en jornada escolar completa, de acuerdo a la normativa vigente del Ministerio de Educación.

6.8.7 Implementar una Comisión de Trabajo formada por dirigentes de las Unidades Vecinales afectadas por el proyecto, la Ilustre Municipalidad de Pudahuel y el Ministerio de Obras Públicas, para estudiar la ubicación de la nueva Escuela, atendiendo a los criterios de cercanía requeridos por la comunidad escolar afectada, a los niveles de ruido adecuados para el desarrollo de las actividades de quienes integran dicha comunidad escolar, y aspectos de inundabilidad de la zona.

Al respecto, esta Comisión establece que la Comisión de Trabajo será dependiente del Comité de Seguimiento mencionado en el Considerando 8.3.2. de la presente Resolución.

6.8.8 Implementar un Plan de Participación Ciudadana a desarrollar con la comunidad educativa (profesores, alumnos, apoderados, Corporación Municipal y autoridades locales), para definir el futuro diseño de la nueva escuela.

6.8.9 Mantener en funcionamiento la actual Escuela G-321 hasta que la nueva escuela esté construida y completamente habilitada para su uso por parte de profesores y alumnos.

6.8.10 Recomendar a la empresa contratista de las obras, la contratación de mano de obra local, de acuerdo a los requerimientos técnicos del proyecto. La constatación de ser residentes de las localidades más cercanas al Aeropuerto, se hará mediante entrega de certificado elaborado y otorgado por los Dirigentes de las Juntas de Vecinos de Campo Alegre, Peralito y Soberanía Urbana y visado por el DIDECO de la I. Municipalidad de Pudahuel.

7. Que, del proceso de evaluación ambiental del proyecto, puede concluirse que el titular ha incorporado al Estudio de Impacto Ambiental, Planes de Prevención de Riesgos y de Contingencias, los que contienen medidas apropiadas para que, en caso de aplicarse, prevengan y se hagan cargo de eventuales situaciones de riesgo al medio ambiente producto de la ejecución del proyecto:

7.1 Respecto del **Plan de Prevención de Riesgos y Control de Accidentes**, el titular se obliga a implementar las siguientes medidas:

Etapa de Construcción:

7.1.1 Contar con un sistema de elementos mínimos para combatir fuegos pequeños (mangueras, extintores, etc.).

7.1.2 Prohibir expresamente al personal en faena que desarrolle actividades de caza y que colecte huevos o destruya nidos durante el período de construcción.

7.1.3 Colocar letreros de prohibición de uso del fuego en todas las instalaciones de faenas del contratista.

7.1.4 Instruir a todas las personas involucradas en la construcción, sobre las medidas de prevención de incendios forestales.

7.1.5 Impedir el uso del fuego como elemento para preparar alimentos o roce de vegetación.

7.1.6 Realizar las actividades de mantenimiento de maquinarias, equipos y otros vehículos (cambio de aceite, reparación mecánica menor, carga de combustible, etc.), en una zona provista de una superficie no resbaladiza, impermeable y no porosa, de tal manera que se facilite la limpieza oportuna y completa en caso de algún derrame, y además, contar con un pozo para el cambio de aceite. En su defecto, debe realizar la mantención fuera del área del proyecto, en un lugar que cumpla con lo mínimo requerido.

7.1.7 Suprimir cualquier factor de peligro que pueda afectar la salud o integridad física de los trabajadores, según lo establecen los artículos 3 y 37 del D.S. N° 594 de 1999 del MINSAL.

Etapa de Operación

7.1.8 Contar con un Plan de Prevención de Riesgos de Incendios además de la presencia del cuartel SEI considerado en el diseño del proyecto. ✓

Al respecto esta Comisión establece que ante incendios accidentales, voluntarios o imprevistos como puede ser la quema de matorrales nativos, debe considerarse como primera prioridad, el llamado a las Compañías de Bomberos, esto por cuanto el Servicio SEI debe fijar su atención y vigilancia en el tráfico aéreo en progreso.

7.1.9 Realizar las actividades de mantenimiento de maquinarias, equipos y otros vehículos (cambio de aceite, reparación mecánica menor, carga de combustible, etc.), en una zona provista de una superficie no resbaladiza, impermeable y no porosa, de tal manera que se facilite la limpieza oportuna y completa en caso de algún derrame, y además, contar con un pozo para el cambio de aceite. En su defecto, debe realizar la mantención fuera del área del proyecto, en un lugar que cumpla con lo mínimo requerido. ✓

Etapa de Operación:

7.1.10 Implementar las siguientes medidas para evitar que se introduzcan al área de movimiento de aviones animales que puedan causar graves accidentes:

- a. Realizar una campaña de información a los habitantes de las áreas aledañas de los riesgos que significan los animales para las aeronaves, para que eviten que sus mascotas se introduzcan a los terrenos del aeropuerto. ✓
- b. Solicitar a los organismos competentes que se realizar campañas periódicas de recolección de perros vagos. ✓
- c. Hacer una mantención constante del cerco perimetral. ✓

7.1.11 Dar cumplimiento al documento denominado "Procedimientos para el Manejo y Control de Emergencias de Materiales Peligrosos" (PRO-SEI 03) de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el cual establece un marco de acción permanente para el manejo y control coordinado de las actuaciones de personas y entidades destinadas a enfrentar eficientemente las situaciones de emergencias provocadas por materiales peligrosos que pudieran amenazar la salud, bienes y medio ambiente en el Aeropuerto o en sus inmediaciones. ✓

7.2 Respecto del **Plan de Contingencias**, el titular se obliga a implementar las siguientes medidas:

7.2.1 Trasladar todas las operaciones nocturnas a la pista actual, es decir decretar una restricción (Curfew) temporal a la pista 17R, en caso de generarse impactos acústicos no considerados en algún periodo de tiempo, principalmente localizados en el sector de Peralito o Campo Alegre. ✓ *

8. Que el Titular del proyecto deberá asegurar que las variables ambientales relevantes evolucionan según lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental y su Addenda, por lo cual se obliga a implementar el siguiente **Plan de Seguimiento**, el que involucra el monitoreo o muestreo de los siguientes componentes ambientales y parámetros:

8.1 Flora y Fauna:

8.1.1 Implementar un plan de seguimiento de las actividades de revegetación por un plazo de 3 años. Este consistirá en un monitoreo semestral del crecimiento de las especies plantadas y de su reposición en caso de que no prosperen algunos individuos o zonas. Se deberá entregar un informe anual por 3 años a la Corporación Nacional Forestal. ✓

8.1.2 Realizar un seguimiento de la relocalización de anfibios y reptiles. Este seguimiento deberá implementarse durante 2 años con 1 campaña anual de revisión del desarrollo del proceso, las que serán reportadas en un informe técnico al SAG. ✓

8.2 Aire

8.2.1 Instalar y operar una estación de monitoreo móvil en la cual se medirá PM-10, PM-2,5, CO, NOx, HCT y O₃. Dicha estación se deberá implementar al comienzo del funcionamiento de la segunda pista. ✓

El titular deberá entregar a la autoridad sanitaria informes trimestrales de los resultados de la estación de monitoreo mencionada los cuales serán acompañados de los antecedentes meteorológicos que se recojan de la estación meteorológica del Aeropuerto. De acuerdo a los resultados que se obtengan de la operación de esta estación de monitoreo, la autoridad sanitaria podrá solicitar un sistema de monitoreo de calidad del aire determinando la cantidad necesaria de estaciones de monitoreo adicionales a implementar, el período necesario de medición, así como también los contaminantes a medir. ✓

8.2.2 Actualizar anualmente el inventario de emisiones del Aeropuerto. ✓

8.2.3 Implementar y actualizar anualmente la modelación del impacto en la calidad del aire producto de la operación del Aeropuerto, mediante un modelo de dispersión de contaminantes diseñado específicamente para esta función. X

8.3 Medio Ambiente Humano

8.3.1 Implementar los planes de seguimiento contemplados para cada una de las soluciones propuestas.

a. Plan de Seguimiento Programa Habitacional Vivienda Nueva Básica que atenderá a 22 familias:

- Implementar una mesa permanente de trabajo, integrada por Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Servicio de Vivienda y Urbanización Metropolitano, como instancia de negociación y acuerdos.
- Contar con un equipo de Asistentes Sociales para dar atención social y visitas domiciliarias, quienes acompañarán a los grupos familiares en la obtención de los documentos necesarios y brindan orientación en los distintos procesos asociados.
- Asesorar en la inscripción a las familias en el Registro Único de Postulantes del SERVIU Metropolitano, además del acompañamiento y asesoría para la obtención de la documentación necesaria (cédula de identidad, libreta de familia o certificado de matrimonio, certificados de nacimiento de los/as hijos/as menores de 18 años o fotocopia de inscripción del nacimiento, declaración jurada de soltería en el caso que corresponda, libreta de ahorro a plazo para la vivienda, Certificado de Fichas CAS II).
- Coordinar y apoyar con la Oficina de Vivienda de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel en la Inscripción individual de las familias en los registros únicos del SERVIU Metropolitano.
- Coordinar y apoyar con el Departamento de Asignaciones del SERVIU Metropolitano para la judicación de los departamentos y la preparación de los antecedentes requeridos.
- Apoyar y acompañar en el proceso de traslado a la nueva vivienda.
- Asesorar en el traslado de los menores en edad escolar, que forman parte de los grupos familiares, a las escuelas de la Ilustre Municipalidad de Quilicura.
- Asesorar y acompañar en el traslado de los subsidios estatales, que poseen las familias, a la Ilustre Municipalidad de Quilicura.
- Seguimiento y asesoría en el proceso de adaptación en la nueva vivienda.

b. Plan de Seguimiento Programa Especial de Trabajadores que atenderá a 2 familias:

- Asesorar jurídica y socialmente en el pago del Bono de Compensación como aporte al crédito hipotecario adquirido con una entidad financiera privada.
- Asesorar jurídica y socialmente en la tramitación del subsidio, la aplicación del Bono de Compensación y la escrituración de la propiedad.
- Apoyar y acompañar en el proceso de traslado a la nueva vivienda.
- Asesorar para el traslado de los menores en edad escolar a las escuelas del nuevo municipio.
- Asesorar y acompañar en el traslado de los subsidios estatales al nuevo municipio.
- Seguimiento del proceso de adaptación en la vivienda.

c. Plan de Seguimiento Modalidad Compra directa de viviendas usadas que atenderá a 4 familias:

- Asesorar a las familias para motivar la búsqueda de viviendas de un monto no superior a las 250 UF, más el ahorro que posean.
- Asesorar social y jurídicamente en el Estudio de Títulos de los inmuebles posibles de ser adquiridos por las familias.
- Asesorar social y jurídicamente en la escrituración de la propiedad.
- Asesorar para el traslado de los menores en edad escolar a las escuelas del nuevo municipio.
- Asesorar y acompañar en el traslado de los subsidios estatales al nuevo municipio.
- Apoyar y acompañar en el proceso de traslado a la nueva vivienda.
- Seguimiento del proceso de adaptación en la nueva vivienda.

8.3.2 Conformar un Comité de Seguimiento el cual deberá comenzar a funcionar una vez que se de inicio a la etapa de construcción del proyecto. Dicho Comité tendrá como principal objetivo verificar el cumplimiento de la presente Resolución, respecto de todas aquellas medidas que tengan relación con la población afectada aledaña al proyecto (trabajos nocturnos fuera de horario laboral, funcionamiento de maquinaria, relocalización de la Escuela G-321, entrega de bonos para los allegados y su relocalización, expropiaciones, entre otras).

El Comité de Seguimiento deberá estar integrado por la(s) unidad(es) vecinal(es) representante de la comunidad directamente afectada, un representante del Gobierno Regional a través de un Consejero Regional, Ministerio de Obras Públicas, CONAMA RM, quien debe presidir el Comité, Servicio de Salud del Ambiente Región Metropolitana y la Ilustre Municipalidad de Pudahuel.

8.4 Ruido

8.4.1 Disponer, para la etapa de construcción, de mediciones de niveles de presión sonora continuo equivalente (NPSeq), según los procedimientos mencionados en el Título V del D.S. N°146/97, para cada momento que se instale y ponga en marcha un nuevo frente o estación de trabajo y como máximo espaciado cada 60 días. Se tomarán muestras por un período de tiempo como mínimo de 15 minutos en cada punto ubicado en el sector sensible más cercano a la fuente de ruido (mínimo 4 puntos) y bajo condiciones normales de operación, realizando debidamente las correcciones indicadas según sea el tipo de ruido. Se podrán omitir dichas mediciones únicamente en casos debidamente justificados (similitud de escenarios de trabajo, zonas despobladas, etc).

Se deberán entregar informes a la autoridad sanitaria, los cuales deberán indicar a lo menos:

- Fecha y hora de medición.
- Identificación del tipo de ruido tanto espacial como temporal (maquinarias, tráfico vehicular, influencia del tráfico aeronáutico, etc.)
- Identificación del receptor (punto de inmisión), indicando con un croquis o foto el lugar donde se realizó cada registro, señalando las distancias a las superficies u obstáculos más cercanos como también puntos de referencia.
- Identificación de otras fuentes de ruidos ajenas a la que se evalúa y que influya en la medición, especificando su origen y característica.
- Valores obtenidos de Leq para la fuente de ruido, complementado con otros descriptores adecuados, tales como niveles mínimos (NPSmín), máximos (NPSmáx), Percentiles (Ln), etc.
- Se deberán obtener, en el caso que sea necesario, los valores de NPSeq para el ruido de fondo, con el fin de realizar las correcciones.
- Certificación de instrumental utilizado vigente.
- Datos de la persona responsable de las mediciones.

8.4.2 Centrar el Plan de Monitoreo anual, para la etapa de operación, en los sectores más impactados utilizados en el presente estudio: Peralito - Campo Alegre, Batuco y Camino La Farfana en Maipú. El registro será mediante monitoreos continuos temporales durante un periodo de 1 semana, registrando en intervalos de 1 minuto: NPSeq, NPSmáx, NPSmín, SEL, expresados en dB(A) Lento. En forma paralela se deberá acompañar un registro de operaciones detallado por horario, modelo de avión, ruta utilizada y el valor LDN diario, junto a las condiciones meteorológicas imperantes en el periodo de muestreo.

Con el fin de verificar los procedimientos aeronáuticos adoptados, se instalarán dos sistemas de monitoreo permanentes en sectores estratégicos ubicados en un Punto de sobrevuelo a 6500 m al sur del cabezal 17L, y en un Punto de Aproximación, a 2000 metros al norte del punto de contacto del cabezal 17R.

A partir de las mediciones móviles y permanentes, se deberá efectuar un ajuste a YLDN, repitiendo la metodología cada un año, determinando factores de corrección a la simple suma energética, mediante un modelo aprobado por la FAA a través de la FAR 150.

Como lo determina la FAR150, se deberá repetir el estudio de contornos de exposición sonora cada 5 años. El tipo de estudio deberá contener como mínimo, un diagnóstico similar al presentado en este estudio, incluyendo las mejoras

técnicas disponibles y vigentes para este tipo de análisis. Un corte adicional se realizará en el año 2009, para evaluar el retiro de los modelos etapa 2, y posteriormente determinar si es pertinente modificar la distribución de operaciones en las dos pistas, o en caso contrario, seguir utilizando la segunda pista -17R- solamente para aterrizajes.

Sin perjuicio de lo anterior, y según lo determina la FAR150, se deberá realizar un estudio adicional de contornos de exposición antes de cumplir el periodo de 5 años, cada vez que los incrementos de nivel de ruido YLDN en un sector determinado se incrementen en 1,5 dB(A) o más, respecto del estudio de contornos de exposición anterior.

8.4.3 Incluir dentro de los sectores con interés de ser monitoreados como son: Peralito, Campo Alegre, Camino la Farfana con El Rosal, el sector de Batuco. ✓

8.4.4 Aprobar ante el Servicio de Salud del Ambiente Región Metropolitana el programa de monitoreo de niveles de ruido del Aeropuerto. En dicho programa se abordarán materias tales como: lugares de medición, instrumentación, períodos de monitoreo, procedimientos de medición y evaluación, procesos de tomas de datos y calidad de los datos, auditorías de mediciones, inviolabilidad de las muestras, sistemas de registro, accesos de datos y un sistema de información a la comunidad. ✓

Dicho programa de monitoreo, deberá ser presentado en un plazo de 6 meses una vez aprobado ambientalmente el proyecto. Deberá implementarse en un período de tiempo razonable considerando la complejidad de su puesta en marcha y verificación, situación que será evaluada por la autoridad sanitaria. ✓

9. Que si bien los Planes de Monitoreos contemplados en la presente Resolución, permitirá corroborar que las variables ambientales relevantes afectadas por el proyecto evolucionan según lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental y su Adenda, la COREMA RM podrá solicitar, cuando existan antecedentes fundados para ellos, monitoreos, análisis y mediciones adicionales a los establecidos en la presente Resolución, o la modificación de sus frecuencias o demás características. A su vez, el Titular podrá solicitar a esta Comisión, cuando existiesen antecedentes fundados para ello, la modificación, reducción o eliminación de dichos monitoreos, análisis, mediciones o sus frecuencias y/o características. ✓

10. Que el proyecto requiere del permiso ambiental señalado en el art. 102 del D.S. N°95/01, relativo a la corta de vegetación nativa.

El titular se hizo cargo de los requisitos ambientales de este permiso, entregando antecedentes técnicos mediante un Plan de Manejo Forestal en el Estudio de Impacto Ambiental y su Adenda, medidas precisadas por esta Comisión en el Considerando 6.6 de la presente Resolución.

11. Que los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N°19.300 han sido adecuadamente considerados, definiéndose las medidas de mitigación apropiadas, de conformidad a lo señalado en el artículo 16 de la Ley N°19.300 y según se indica a continuación:

11.1. En relación a los efectos, características y circunstancias señalados en la letra a) del artículo 11 de la Ley 19.300 - riesgo para la salud de la población -, es posible indicar que:

a) Respecto de lo señalado en el artículo 5 **letras a), b), c)** del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, las principales emisiones y efluentes durante las etapas de construcción y operación, se generarían principalmente por la circulación de camiones, movimientos de tierra y uso y manejo de material extraído de los sectores de faena. El titular ha propuesto adecuadas medidas de mitigación para hacerse cargo del deterioro de la calidad del aire por emisión de material particulado, tal como se señala en el Considerando 6.1, de la presente Resolución de Calificación Ambiental.

b) Respecto a lo señalado en las **letras d) y e)** del artículo 5 del D.S. N°95/01/MINSEGPRES, debe señalarse que los residuos generados durante la construcción básicamente corresponden a residuos inertes de rechazo de materiales y movimientos de tierra, no constituyendo por su composición, peligrosidad y cantidad, un riesgo para la salud de la población.

Para la etapa de operación el titular señala que los residuos sólidos domiciliarios generados en el Aeropuerto serán retirados por alguna empresa debidamente autorizada. ✓

c) Respecto de la **letra f)** del artículo 5 del D.S. N°95/01, debe señalarse que el proyecto incorpora medidas de mitigación para hacerse cargo de las emisiones de ruido durante la etapa de operación, particularmente en lo que se refiere al funcionamiento del aeropuerto, el titular señaló las medidas necesarias para hacerse cargo de este efecto, las cuales se detallan en el Considerando 6.2 de la presente Resolución. ✓

d) Respecto a lo señalado en la **letra g)** del artículo 5 del D.S. N°95/01/MINSEGPRES, el proyecto no genera formas de energía y radiación.

11.2. En relación a los efectos, características y circunstancias señalados en la **letra b)** del artículo 11 de la Ley 19.300, efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales, cabe hacer presente que:

El titular aporta los antecedentes necesarios que permiten determinar que el proyecto no genera efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales, incluidos la flora y fauna, suelo y agua, a través de las medidas señaladas en el Considerando 6.3, 6.4 y 6.6 las que fueron señaladas en el Considerando 11.1 anterior de la presente Resolución, en particular, en los Planes de Medidas de Mitigación, Reparación y/o Compensación y de Contingencias, además del programa de Seguimiento Ambiental detallado en el Considerando 8 de la presente Resolución.

- 11.3 En relación a los efectos, características y circunstancias señaladas en la **letra c)** del artículo 11 de la Ley 19.300, reasentamiento de comunidades humanas o alteración significativa de los sistemas de vida o costumbres de grupos humanos, es posible establecer que el proyecto genera reasentamiento de comunidades humanas, produce el desplazamiento y reubicación de personas que habitan en el lugar de emplazamiento del mismo en el área urbana, según lo indicado en el artículo 8 del D.S N°95/01 del MINSEGPRES.

En el Considerando 6.8 se exponen las medidas que el titular propone para la relocalización de las 29 familias de allegados y la Escuela G-321, haciéndose cargo de los impactos generados por el proyecto.

- 11.4 En relación a los efectos, características y circunstancias señaladas en la **letra d)** del artículo 11 de la Ley 19.300, localización próxima a población, recursos y áreas protegidas susceptibles de ser afectadas, así como el valor ambiental del territorio en que se pretende emplazar, es posible establecer que:

Dado que la zona de emplazamiento del proyecto no se localiza próxima a población, recursos y áreas protegidas susceptibles de ser afectadas, así como el valor ambiental del territorio en que se pretende emplazar, no le es aplicable lo señalado en el artículo 9 del D.S. N°95/01 MINSEGPRES.

- 11.5 En relación a los efectos, características y circunstancias señaladas en la **letra e)** del artículo 11 de la Ley 19.300, alteración significativa, en términos de magnitud o valor paisajístico o turístico de una zona, es posible concluir:

En cuanto al valor paisajístico del área de influencia del proyecto, debe señalarse que corresponde a un área intervenida por las actividades humanas.

En cuanto al valor turístico de la zona asociada, es posible señalar que en la zona de proyecto no existen áreas declaradas centro de interés turístico nacional, según lo dispuesto en el Decreto Ley N°1.224 de 1.975.

- 11.6 En relación a los efectos, características y circunstancias señalados en la **letra f)** del artículo 11 de la Ley 19.300, alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y en general los pertenecientes al patrimonio cultural, es posible indicar que la zona de emplazamiento del proyecto, no se localiza próxima a sitios como los señalados, y por lo tanto, no le es aplicable lo señalado en el artículo 11 del D.S. N°95/01 del MINSEGPRES.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular propone medidas de control en caso de cualquier hallazgo del tipo arqueológico al que este artículo se refiere. Las medidas se detallan en el Considerando 6.7 de la presente Resolución. ✓

12. Que el titular a lo menos una vez al año, deberá informar a la Comunidad respecto del cumplimiento de la presente Resolución de Calificación Ambiental y de la normativa ambiental aplicable al proyecto y que el sistema de Información aludido deberá estar previamente autorizado por esta Comisión. ✓

13. Que el titular del proyecto deberá dar cumplimiento a las disposiciones del Decreto Supremo N° 379/85 del Ministerio de Economía. ✓

14. Que el titular del proyecto deberá informar inmediatamente a la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en el Estudio de Impacto Ambiental, asumiendo acto seguido, las acciones necesarias para controlarlos mitigarlos y regularlo según corresponda. ✓

15. Que, con el objeto de dar adecuado seguimiento a la ejecución del proyecto, el Titular deberá informar a esta Comisión, al menos con una semana de anticipación, el inicio de cada una de las etapas del proyecto. Además deberá colaborar con el desarrollo de las actividades de fiscalización de los Órganos del Estado con competencia ambiental en cada una de las etapas del proyecto, permitiendo el acceso a sus diferentes partes y componentes cuando estos lo soliciten, y facilitando la información y documentación que estos requieran para el buen desempeño de sus funciones. ✓

16. Que todas las medidas y disposiciones establecidas en la presente Resolución, son de responsabilidad del titular del proyecto, sean implementadas por éste directamente o a través de un tercero. ✓

17. Que la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana de Santiago sólo está facultada para pronunciarse respecto de la factibilidad ambiental del Proyecto "Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez ", por lo cual para que este proyecto pueda ejecutarse, necesariamente deberá cumplir con todas las normas vigentes que le sean aplicables. ✓

18. Que, en atención a todo lo consignado con anterioridad, y si se cumplen todas las medidas y disposiciones establecidas en la presente Resolución, es posible concluir que el Proyecto "Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez" da cumplimiento a la normativa de carácter ambiental; que las medidas de mitigación, compensación y/o reparación, propuestas por el titular y precisadas por esta Comisión, así como las exigencias establecidas por este Órgano, son apropiadas para hacerse cargo de los impactos ambientales generados por el proyecto y de los efectos, características y circunstancias establecidas en el artículo 11 de la Ley N°19.300, en los casos en que éstos se producen; que las medidas propuestas de prevención de riesgos y de contingencias, se hacen cargo de las eventuales situaciones de riesgo; y que el plan de seguimiento ambiental propuesto por el titular, y precisado por esta Comisión, considera todas las variables ambientales relevantes, las cuales deberán considerarse para asegurar que evolucionan según lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental y su Adenda.

19. Que, atendido todo lo anteriormente expuesto, la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana,

RESUELVE:

1. Calificar ambientalmente favorable el proyecto "Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez" de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas, localizado en la comuna de Pudahuel.

Para que este proyecto pueda ejecutarse, deberá darse cumplimiento a todas las medidas y disposiciones establecidas en los Considerandos de la presente Resolución.

2. Certificar que el proyecto da cumplimiento a los requerimientos establecidos en el permiso ambiental sectorial N° 102, que se señalan en el Título VII del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; que cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable y que se han establecido las medidas de mitigación y las condiciones ambientales apropiadas para hacerse cargo de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N°19.300, generados por el proyecto.
3. Se hace presente que procede en contra de la presente Resolución, el Recurso de Reclamación ante el Consejo Directivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, de conformidad a lo establecido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, Sobre Bases Generales del Medio Ambiente. El plazo para interponer dicho recurso es de 30 días contados desde la fecha desde la notificación de la presente Resolución. En el caso de las personas naturales u organizaciones ciudadanas con personalidad jurídica que hayan participado en el proceso de Participación Ciudadana, procede en contra de la presente Resolución el Recurso de Reclamación establecido en el artículo 29 de la Ley N° 19.300, Sobre Bases Generales del Medio Ambiente, ante el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente. El plazo para interponer dicho Recurso es de 15 días siguientes a su notificación.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y ARCHÍVESE

MARCELO TRIVELLI OYARZUN
PRESIDENTE
COMISIÓN REGIONAL DEL MEDIO AMBIENTE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

IVO KOVACIC SAPUNAR
SECRETARIO
COMISIÓN REGIONAL DEL MEDIO AMBIENTE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez", ingresó al S.E.I.A. el día 06 de mayo del 2003, su extracto fue publicado en el diario Las Últimas Noticias el día 13 de mayo del 2003 y en el Diario Oficial el día 14 de mayo del 2003.

Lo anterior determinó que la fecha final para la recepción de observaciones ciudadanas del proyecto mencionado correspondiera al 25 de julio del 2003, de acuerdo a lo que establece la Ley N° 19.300 que define 60 días hábiles para el proceso de participación ciudadana en lo referente a recepción de observaciones por parte de CONAMA.

1.- Estrategia de Participación y Metodología empleada en el proceso

Según la definición institucional de trabajar en conjunto y en colaboración con los gobiernos locales, para este proyecto se definió una estrategia que consistió en acordar con el Alcalde y equipo municipal de Pudahuel todas las posibles actividades a realizar, así como su alcance y su enfoque. También se concordó con el gobierno local el ámbito de influencia de las actividades y en colaboración con la Dirección de Organizaciones Comunitarias se identificó las organizaciones sociales locales y de ámbito comunal que debían ser invitadas al proceso.

De acuerdo a la estrategia anteriormente descrita se avanzó en las siguientes etapas metodológicas, propias de todos los Programas de Participación Ciudadana en Evaluación de Impacto Ambiental.

1.1. Análisis de escenario y contexto

Consiste en una primera aproximación a variables ambientales, sociales, económicas y políticas del lugar donde se emplazaría el proyecto, facilitando la identificación de los actores sociales involucrados y los posibles conflictos del proceso participativo.

Parte de las actividades realizadas en esta etapa incluyó reunión con Alcalde y equipo municipal, así como también el levantamiento de antecedentes previos desde la Dirección Regional que permitiera tener un panorama integrado de la situación. Para este proyecto específico se identificó un conjunto de variables que constituirían el escenario:

1.2. Focalización

Consiste en la definición de áreas prioritarias para el desarrollo de actividades así como la identificación de actores claves de la ciudadanía.

Esta etapa también se acordó con el equipo municipal de la comuna de Pudahuel estableciéndose la realización de reuniones y talleres en las localidades directamente afectadas, Campo Alegre, Peralito y Noviciado, y una reunión en el propio municipio para informar y recibir observaciones de dirigentes y actores sociales de toda la comuna.

Se definió como actores claves a todas las organizaciones comunitarias de las localidades directamente afectadas y organizaciones de cobertura comunal tales como Uniones Comunales de Juntas de Vecinos, organizaciones comunales funcionales territoriales, y CESCO.

Fase de Apresto

Tiene por objeto dar a conocer a la comunidad el proceso participativo asociado a la evaluación ambiental de proyectos, sus alcances y oportunidades. Permite informar sobre los derechos y obligaciones de los ciudadanos y organizaciones.

Se decidió realizar 2 talleres de apresto en las cuales sólo participó CONAMA –RMS y la comunidad. El taller diseñado para la localidad de Noviciado no se contó con asistencia suficiente de vecinos. Sin embargo en conversaciones con los dirigentes vecinales se decidió realizar de todos modos la reunión posterior de discusión ciudadana.

Participaron 37 personas. Los talleres diseñados fueron los días:

Miércoles 28 de mayo de 16.00 a 18.00 hrs en Escuela N° 231, Peralito
Jueves 29 de mayo entre las 16.00 y las 18.00 hrs en Liceo N° 383, Noviciado

Fase de discusión ciudadana

Tiene por objeto presentar el proyecto y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental a la comunidad para abrir un espacio de discusión, aclaración de dudas y explicitación de las preocupaciones de la comunidad directamente al titular del proyecto. Estas reuniones se efectuaron los días:

Miércoles 4 de junio entre las 16.00 y las 18.00 hrs en Escuela N° 321 de Peralito
Miércoles 18 de junio entre las 18.00 y las 21.00 hrs en la I. Municipalidad de Pudahuel
Jueves 19 de junio entre las 16.00 y las 18.00 hrs en Liceo N° 383 de Noviciado

En total participaron en las reuniones de discusión ciudadana 97 personas, representantes de los vecinos directamente afectados y dirigentes sociales de la comuna.

Adicionalmente y producto de las reuniones diseñadas se efectuó las siguientes actividades:

- Asistencia junto al titular a reunión con dirigentes vecinales de las localidades de Campo Alegre, Peralito y Noviciado. Esta reunión se efectuó el día 12 de junio en la sede vecinal de Campo Alegre, participaron aprox 15 personas y se aclararon aspectos específicos del proyecto y del E.I.A.
- Compromiso de realizar una nueva reunión y con la misma audiencia para que el titular expusiera los resultados de un nuevo estudio de ruido. La comunidad estimó oportuno contar con estos antecedentes por lo que dicha presentación se realizará el miércoles 20 de agosto en la I. Municipalidad de Pudahuel.
- Asistencia junto a profesional del área de Evaluación de Impacto Ambiental a asamblea general de vecinos y municipio. Se efectuó en la localidad de Campo Alegre el día 12 de julio con el objeto de informar a la comunidad sobre el estado del arte del proceso de evaluación en general y las observaciones recibidas hasta ese momento desde los servicios públicos.
- Presentación del estado de avance de la evaluación ambiental del proyecto al Consejo Consultivo Regional. A este respecto, cabe señalar que el consejo consultivo fue requerido desde COREMA para entregar observaciones al proyecto por lo que se realizó una reunión donde se escuchó al titular y a la comunidad directamente afectada de modo de entregar una opinión fundamentada. También está pendiente para el 22 de agosto una visita a terreno del consejo consultivo antes de dar su opinión a COREMA.

1.3. Recepción de Observaciones

Se desarrolló durante todo el proceso y en las distintas instancias de encuentro con la comunidad. CONAMA –RMS entregó formularios recomendados para hacer llegar las observaciones. Se recibieron observaciones al proyecto y al Estudio de Impacto Ambiental del mismo. También se atendió consultas y precisiones así como la solicitud de antecedentes del expediente del proyecto a lo largo de todo el proceso de participación ciudadana.

Se recibió un total de 48 observaciones provenientes de 14 personas naturales y 7 personas jurídicas.

1.4. Ponderación de las observaciones

La ponderación de las observaciones fue desarrollada por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana.

1.5. Información a la Comunidad

Entendiendo que la información es la base esencial de una participación adecuada, se mantuvo un canal permanente de información con los dirigentes vecinales, con autoridades del gobierno local, con ONGs y vecinos directamente afectado.

Se atendió consultas en reuniones específicas, por teléfono y correo electrónico, al tiempo que se entregó copia de los antecedentes que se fueron incorporando al expediente del proyecto.

Ejemplares del E.I.A. se mantuvieron en la I. Municipalidad de Pudahuel y en las oficinas de CONAMA –RM para facilitar consultas y aclaraciones, de acuerdo a lo estipulado en la ley N° 19.300. También se entregó copia a los dirigentes vecinales y comunales.