

EN LO PRINCIPAL: RECLAMACIÓN CONFORME AL ARTÍCULO 29 DE LA LEY 19.300; **EN EL PRIMER OTROSÍ:** ACOMPAÑA DOCUMENTOS; **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** RESERVA.

Señoras y Señores
Comité de Ministros
Miraflores 222, pisos 7, 19 y 20
Santiago, Chile
30 de noviembre de 2022

La Organización Comunitaria Funcional “**Vecinos Y Amigos Del Barrio Pucará**”, rol único tributario N° 65.152.146-7, representada por doña **Camila Odette Donoso Díaz**, chilena, casada, diseñadora, cédula de identidad N° 16.202.190-7, ambas con domicilio en Pucará 4894-D, comuna de Ñuñoa, estando dentro de plazo, vengo en interponer la presente reclamación ante el Comité de Ministros del Servicio de Evaluación Ambiental, en contra de la Resolución Exenta N° 202213001584 del 18 de octubre de 2022 (en adelante, “la RCA”) de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, que calificó favorablemente el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales -Los Presidentes” (en adelante, “el Proyecto”) del titular “Sociedad Concesionaria Américo Vespucio Oriente II S.A.” (en adelante, “el Titular”), por no considerar debidamente las observaciones ciudadanas realizadas en la etapa de evaluación ambiental del proyecto, infringiendo así lo establecido en el artículo 29 de la Ley N° 19.300, todo esto de conformidad a los argumentos que a continuación se exponen:

I. Observación

Se cita el fragmento más relevante de la observación, cuyo texto completo se encuentra en el expediente ambiental y se considera reproducido de manera íntegra:

Solicito al titular implementar sistemas de retención de contaminantes basados en vapor, cambios de velocidad del aire y otros; en las siete ventilaciones del proyecto para disminuir la contaminación liberada y así proteger la salud de las vecinas y vecinos.

II. Respuesta

Anexo de Participación Ciudadana, Capítulo 5, página 160, observación 5.39:

Solicito al titular implementar sistemas de retención de contaminantes basados en vapor, cambios de velocidad del aire y otros; en las siete ventilaciones del proyecto para disminuir la contaminación liberada y así proteger la salud de las vecinas y vecinos.

Respuesta: Tal como se ha indicado en respuestas precedentes relacionada al tema filtros, El sistema de abatimiento se realiza a través del monitoreo y posterior dilución del aire al interior del túnel, inyectando mayor cantidad de aire desde exterior cuando esto es necesario para garantizar de esta forma una baja concentración de gases contaminantes al interior de los túneles de las vías expresas y con ello también garantizar que el aire que sale por los ductos de ventilación tiene la misma baja concentración de gases permitida en el túnel.

El diseño del sistema de ventilación en durante su operación permite realizar el saneamiento del aire al interior de los túneles y trincheras, de modo de no sobrepasar en ningún punto al interior de túneles expresas, los valores máximos que fueron indicados en la respuesta a la Observación 6.1.33 del Acápito 6 del ICSARA, donde también se indica que a falta de una normativa nacional en el tema del diseño de sistemas de ventilación de túneles viales, se adoptaron las normativas internacionales vigentes y que tienen presente la experiencia a nivel mundial en

obras similares, para los efectos de protección de la salud de las personas que hacen uso de los túneles viales.

En cuanto de a las ventilaciones, tal como ha sido señalado igualmente en la respuesta a la Observación 18.38 del Acápito 18 del ICSARA y en respuesta a la Observación 1.19 de capítulo del presente Anexo Ciudadano, el proyecto no tiene contemplado la incorporación de filtros puesto que las emisiones durante la operación no pertenecen al proyecto.

Sin desmedro de lo anterior y en función de la preocupación ciudadana, el Titular suscribe el CAV02-CA "Instalación de medidores ambientales en ductos de ventilación de extracción", los que se emplazarán en el interior de los tres (3) ductos de ventilación de extracción, los cuales estarán conectados al Centro de Control para así monitorear en tiempo real, la calidad de la masa de aire que por ahí es eliminada al momento del funcionamiento del sistema de ventilación. La instalación de estos medidores ambientales en los ductos se llevará a cabo durante la construcción, específicamente durante ejecución del proyecto de electromecánica, durante el último año de construcción y de forma previa a la puesta en servicio provisoria o PSP del proyecto AVO II.

Adicionalmente a lo anterior, como medida de abatimiento de emisiones, el Titular se compromete en el CAV03- CA Barrido de vialidad obras subterráneas, el que implica el barrido de las Vías expresas de todos los tramos subterráneos del Proyecto, actividad que se desarrollará durante 6 días a la semana, de domingo a viernes. Esta actividad de barrido y extracción diaria de polvo en las superficies de más vías expresas colabora en la disminución de polvo en suspensión. El barrido se ejecutará en horarios nocturnos o de bajo flujo, exclusivamente dentro de los túneles, principalmente por la pista derecha y eventualmente por la pista izquierda según necesidad. Se evaluará diariamente el recorrido y frecuencia de barrido a fin de optimizar los sectores que requieren la extracción de polvo depositado en calzada. Esta medida colabora en evitar que los vehículos levanten el polvo depositado en la calzada y se convierta en material en suspensión.

Ambos CAV, se encuentran contenidos en el Anexo 17.A de la Adenda Excepcional.

Tal como se ha señalado en respuestas a observaciones similares, adicionalmente, durante los meses de junio y julio 2022, se llevaron a cabo reuniones presenciales del Titular, MOP y Mesa Técnica de vecinos de las Villas Jaime Eyzaguirre y Universidad Católica, con apoyo de representantes del Municipio de Macul, con el objetivo de aclarar dudas que aún persistían del proyecto. En esas reuniones, se aclaró a los vecinos que respecto a las emisiones de material particulado en la fase de operación, que en la EIA del proyecto y sus Adendas ya se contempla el compromiso del Titular de monitorear en tiempo real la calidad de la masa de aire que es eliminada por los ductos de ventilación de extracción al momento del funcionamiento del sistema de ventilación de los túneles. Al interior de los ductos de ventilación de extracción se monitorearán los gases Opacidad (MP), Monóxido de carbono (CO) y Dióxido de Nitrógeno (NO2), para verificar que se mantiene una concentración de las emisiones en los límites máximos establecidos por las Bases de Licitación.

Sin embargo, teniendo presente la preocupación manifestada por la Mesa Técnica en relación a las emisiones que saldrán por la trinchera de salida poniente ubicada frente a la Villa Jaime Eyzaguirre, y como parte del Protocolo de Acuerdo alcanzado con la Mesa Técnica de Vecinos de la Villa Jaime Eyzaguirre y Villa Universidad Católica que se conformó por el proyecto AVO II, el Titular ha incluido en el compromiso ambiental voluntario CAV34-MH "Compromisos con Mesa Técnica Vecinal de la comuna de Macul", la instalación de un medidor ambiental adicional en la trinchera de salida poniente hacia AVS para monitorear en tiempo real la calidad de la masa de aire que es eliminada por la trinchera al momento de la operación de los túneles de las vías expresas. Con ello, se monitorearán los gases

Opacidad (MP), Monóxido de carbono (CO) y Dióxido de Nitrógeno (NO2), de manera de verificar que la concentración de las emisiones del aire extraído en la trinchera de salida poniente se mantenga en los límites máximos establecidos por las Bases de Licitación. Los resultados del monitoreo serán fiscalizados en línea por el Ministerio de Obras Públicas y estarán disponibles en caso de fiscalización por parte de la autoridad competente en la materia (Superintendencia de Medio Ambiente, SMA) y a disposición de los vecinos que deseen consultarlos. No obstante lo anterior, y en caso eventual de incumplimiento de los límites máximos de concentración de las emisiones del aire extraído en la trinchera de salida poniente, el Titular estará obligada a proponer a la SMA un plan de medidas de mitigación, compensación o reparación que será previamente acordado con los vecinos que se hayan visto afectados y en coordinación con la Mesa Técnica de Macul. El Plan deberá ser aprobado por la SMA quien fiscalizará, junto con el MOP, su implementación en los plazos que establezca la autoridad.

En el Anexo 8.D de la presente Adenda Excepcional, se incluye copia firmada por el Titular, representante del MOP y vecinos que se conformó por el proyecto AVO II, del Protocolo de Acuerdo alcanzado con la Mesa Técnica de Vecinos de la Villa Jaime Eyzaguirre y Villa Universidad Católica.

La ficha del CAV34-MH se entrega en los Anexos 17.A Actualización de Compromisos Ambientales Voluntarios y 13.A Fichas Resumen, de la presente Adenda Excepcional.

III. Reclamación

1. El Titular se niega a instalar sistemas de abatimiento de contaminantes con argumentos contradictorios y sin entregar ningún estudio que respalde esa decisión.

En la Adenda Excepcional, Anexo PAC N° 1, página 68, el Titular dice que “el proyecto no tiene contemplado la incorporación de filtros puesto que las emisiones durante la operación no pertenecen al proyecto”. Esto es totalmente contradictorio con el hecho de que el mismo Titular, en reiteradas oportunidades durante la evaluación ambiental, ha calculado el aporte de emisiones del proyecto incluyendo esas emisiones que supuestamente no le pertenecen. Es evidente que un proyecto de autopista concesionada que cobra peaje tiene que considerar en su evaluación ambiental las emisiones que producen los vehículos que son sus clientes, y así ha ocurrido en el caso de AVO II. De hecho, existe el Anexo 6.B de la Adenda Complementaria “Estimación de Emisiones Atmosféricas en Fase de Operación” el cual se dedica exclusivamente a estimar las emisiones que según el mismo Titular, no le pertenecen.

Es importante considerar la magnitud de la contaminación que saldrá por las chimeneas y las salidas vehiculares de la autopista subterránea, las cuales se encuentran en la Adenda Complementaria, Anexo 8.A “Modelación de Dispersión de Contaminantes Atmosféricos”, páginas 150 a 160. En orden de magnitud:

- Conexiones con Américo Vespucio Sur (AVS): 36,73 ton/año de MP10 y 248,45 ton/año de CO.
- Chimenea Alemán 2: 11,58 ton/año de MP10 y 82,14 ton/año de CO.
- Salida Simón Bolívar: 10,32 ton/año de MP10 y 69,82 ton/año de CO.
- Salida Tobalaba Norte: 6,23 ton/año de MP10 y 44,28 ton/año de CO.
- Salida Tobalaba Oriente: 5,92 ton/año de MP10 y 41,61 ton/año de CO.

Para tener una referencia del nivel de contaminación que esto significa, las 36,73 ton/año de MP10 de las conexiones con AVS equivalen a tener 252 estufas a leña encendidas durante 8 horas todos los días del año, de acuerdo a las emisiones que aparecen en el Woodburning Handbook de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, página 8.

El Titular en ningún momento del proceso de evaluación ambiental ha realizado un estudio sobre la instalación de sistemas de abatimiento de contaminantes, sino que se ha limitado a rechazar esa posibilidad de plano. Sin embargo, de acuerdo al Centro de Estudio de Túneles del Ministerio del Medio Ambiente de Francia en su publicación “The Treatment of Air in Road Tunnels”, en el mundo para el año 2016 ya existían 58 túneles carreteros equipados con tratamiento de contaminantes en países como Japón, Noruega, Corea del Sur, Vietnam, Australia, España, Francia e Italia. Los sistemas de abatimiento en túneles carreteros han sido utilizados desde 1979 en Japón.

Es importante considerar las observaciones a la Adenda Excepcional publicadas por el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, página 5, donde dice: “se espera que existan filtros de alto estándar y eficiencia en cada una de las ventilaciones que aseguren la calidad del aire en estos espacios subterráneos y resguarden la disminución de la cantidad de partículas que se encuentran suspendidas en el aire y que sean de resguardo para la contaminación atmosféricas de las comunidades aledañas al emplazamiento de ventilaciones”; además de aquellas de la Municipalidad de Ñuñoa, página 6: “cuando se considere sobrepasados los valores máximos permitidos en la unidad temporal mínima, la medida de abatimiento que adoptará el Titular será la instalación de filtro en el ducto que incumpla con los valores el que deberá mantener el sensor”.

El Titular debe hacerse cargo de las enormes emisiones contaminantes de su proyecto usando la tecnología disponible para proteger la salud de las vecinas y vecinos y colaborar a disminuir el efecto invernadero.

2. Según las estimaciones del Titular, el proyecto emitirá 31 toneladas anuales de CO por sobre la línea de base, produciendo un peligro a la salud y contribuyendo al efecto invernadero.

En la Adenda Complementaria, Anexo 6.B “Estimación de Emisiones en Fase de Operación”, página 39, el Titular indica las emisiones equivalentes netas del proyecto, es decir, por sobre la línea de base. El mayor aumento ocurre en el CO, contaminante que aumenta en 31 toneladas anuales. De acuerdo a la Agencia para Sustancias Tóxicas y el Registro de Enfermedades de Estados Unidos en su publicación Resumen de Salud Pública Monóxido de Carbono, “respirar niveles altos de monóxido de carbono puede ser fatal” y “respirar niveles de monóxido de carbono más bajos puede causar daño permanente del corazón y el cerebro”. Además, de acuerdo a la misma entidad, este gas “permanece en la atmósfera por un promedio de aproximadamente dos meses”, donde “reacciona con otros compuestos en la atmósfera y se convierte en dióxido de carbono”. De acuerdo al sitio web de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, el dióxido de carbono “es el principal gas de efecto invernadero que se emite a raíz de las actividades del ser humano”. Por todo lo anterior, nos encontramos frente a un proyecto que representa un peligro importante para la salud de las personas y que contribuye al cambio climático. El Titular debe hacerse cargo de este grave impacto instalando sistemas de abatimiento de contaminantes.

3. La Estimación de Emisiones y la Modelación de Emisiones Atmosféricas están hechas solo hasta el año 2030 y contemplan únicamente un escenario ideal de operación.

En la Adenda Complementaria, tanto el Anexo 6.B “Estimación de Emisiones en Fase de Operación” como el Anexo 8.A “Modelación de Emisiones Atmosféricas” hacen sus predicciones referidas al año 2030, que sería recién el cuarto año de operación para un proyecto que tiene una vida útil indefinida y un período de concesión de 45 años. Considerando el crecimiento anual del parque automotriz, el Titular eligió un único corte temporal que lo beneficia. Se solicita que hagan nuevas estimaciones y modelaciones cubriendo al menos hasta el fin del período de concesión.

Además, ambos anexos mencionados contemplan un único escenario de operación ideal, prueba de ello es que en el Anexo 8.A “Modelación de Emisiones Atmosféricas”, páginas 154 y 155, se muestra que de las tres chimeneas destinadas a extraer aire desde los túneles, solo “Aleman 2” emite contaminación, mientras que “Guillermo Tell” y “Eduardo Castillo Velasco” aparecen con valores cercanos a cero. El Titular debe modelar también el peor escenario, en el cual las tres chimeneas de extracción estén funcionando.

4. La Línea de Base de Calidad del Aire fue calculada sin realizar mediciones en el lugar.

En la Adenda Complementaria, Anexo 8.A “Modelación de Emisiones Atmosféricas”, páginas 46 y siguientes, queda de manifiesto que la Línea de Base de Calidad del Aire fue elaborada a partir de la información de dos estaciones de la red de monitoreo de Santiago (MACAM), La Florida y Las Condes, distantes 4,3 km y 8,3 km respectivamente del punto más cercano del proyecto. No se hicieron mediciones de contaminación en el lugar, lo que resulta incomprensible para una obra de esta envergadura y pone en duda la validez de la Línea de Base. El Titular debe hacer mediciones de contaminantes en el lugar del proyecto, para así poder determinar fehacientemente que el impacto en los distintos receptores sea mínimo.

5. Sensores ambientales son insuficientes para asegurar la salud de los vecinos.

En la Adenda Excepcional, Anexo 3.I “Actualización de Descripción de Proyecto”, página 52, dice que “la calidad del aire al interior de los túneles es controlada permanentemente mediante sensores ambientales exigidos y dispuestos a lo largo de los túneles”. Sin embargo, no especifica cuántos serán ni dónde estarán ubicados dichos medidores. Además, en la página 53 del mismo anexo aparece una tabla con los valores máximos permitidos de contaminantes, en el cual se aprecia que el monóxido de carbono y el dióxido de nitrógeno se miden como “contenido promedio en todo el túnel” lo cual resulta insuficiente, ya que la toxicidad del CO y el NO₂ amerita que el límite quede establecido para cualquier punto dentro del túnel. Por otra parte, los sensores debiesen tener también la capacidad de medir los contaminantes O₃, NH₃, SO₂, HCT, HCNM y CH₄, ya que son gases normados por el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana. Este aspecto fue planteado por la Municipalidad de Ñuñoa en su observación a la Adenda Excepcional. El Titular debe entregar un plano detallado de la ubicación de los sensores, asegurar que tengan las características técnicas adecuadas y hacer las modificaciones necesarias a la medición de los valores máximos permitidos para asegurar la salud de las personas.

6. Las ventilaciones de AVO I contaminan mucho menos que las chimeneas y salidas de AVO II.

En la Adenda Excepcional, Anexo PAC N° 4, página 36, el Titular menciona los proyectos AVO I y Túnel Kennedy diciendo que “no presentan exigencias respecto a filtros o sistemas de abatimiento” como manera de justificar la decisión de rechazar la posibilidad de instalar esos sistemas en AVO II. Al respecto es importante considerar que en la misma Adenda Excepcional, Anexo 9.A “Actualización Predicción y Evaluación de Impactos Ambientales”, página 218, aparece una tabla con las emisiones contaminantes de las ventilaciones de AVO I. Son 11 en total y las que más contaminan emiten 0,095 g/s de MP10, que corresponden a 3 ton/año. Esto se puede comparar con la chimenea Aleman 2 de AVO II, la que emitirá 11,58 ton/año de MP10, es decir, 3,86 veces más. Mientras que la Salida Simón Bolívar de AVO II contaminará 10,32 ton/año de MP10, es decir, 3,44 veces más. Esto de acuerdo a la información de la Adenda Complementaria, Anexo 8.A “Modelación de Dispersión de Contaminantes Atmosféricos”, páginas 150 a 160.

Con respecto al Túnel Kennedy, de acuerdo a su RCA se trata de un proyecto de solo 1,3 km, mientras que los túneles de AVO II medirán 5,2 km, es decir, 4 veces más.

Considerando que las chimeneas y salidas de AVO II contaminarán mucho más que las ventilaciones de AVO I, y que los túneles de AVO II son mucho más largos que el Túnel Kennedy, ambos ejemplos quedan invalidados para justificar el rechazo a la instalación de sistemas de abatimiento.

7. El compromiso al que llegó la Comisión de Evaluación Ambiental con el Titular y que se plasmó en la RCA resulta insuficiente para proteger la salud de las vecinas y vecinos y de ninguna manera suple la debida consideración de la observación.

El compromiso de la COEVA con el Titular que fue incorporado en la RCA será revisado a continuación, exponiendo primero las condiciones escritas en la resolución y luego los reclamos pertinentes:

- *Condición 1: Se condiciona al Titular activar el sistema de ventilación principal denominado Jet fans, dentro de los túneles y ramales, cuando las emisiones atmosféricas de Monóxido de Carbono, Dióxido de Nitrógeno y la opacidad superen el 80% de los valores máximos permitidos de contaminantes señalados en la Tabla 1-29 del Anexo 3.I de la Adenda Excepcional. Esto considerando que el Titular contempla un monitoreo en línea de las emisiones durante la fase de operación.*

Primero, llama la atención que se deba superar el 80% de los tres parámetros simultáneamente, es decir, monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno y opacidad, al mismo tiempo, tal como lo implica la redacción del texto al usar la conjunción “y” cuando enumera los tres elementos. Es una condición bastante exigente, ya que un contaminante podría estar excediendo el 100% de la norma y aún así no se contaría como un episodio para efectos de este compromiso.

Segundo, es muy importante notar que la tabla a la que se hace referencia, de partida se encuentra mal citada, es decir, que la Tabla 1-29 del Anexo 3.I de la Adenda Excepcional no contiene información de niveles de contaminantes, sino que el “Tránsito vehicular Frente 1A Ramal Entrada Tobalaba Poniente”. Este puede ser un error grave, considerando que la RCA es el documento que vale a la hora de ejecutar un proyecto. Ahora, si consideramos la tabla correcta, que se encuentra en la RCA, página 258, encontramos que tanto el monóxido de carbono como el dióxido de nitrógeno se miden como “contenido promedio en todo el túnel”. Si a esto le sumamos que el Titular colocará sensores en todos los ramales, que son los accesos y salidas vehiculares de la autopista (RCA páginas 61 y 62), y que los ramales de entrada tienen una contaminación casi nula (como aparece en el Anexo 8.A de la Adenda Complementaria, páginas 151 a la 156), nos encontramos con que habrán sensores que marcarán cero y disminuirán el promedio de tal manera que nunca se superará el 80%.

Tercero, sobre el monitoreo en línea. En la RCA páginas 61 y 62 dice que los sensores ubicados en túneles y ramales entregarán las mediciones “al sistema de control”. Mientras que en la misma RCA, página 258, dice que solo aquellos sensores ubicados en chimeneas y conexión con Américo Vespucio Sur serán monitoreados además por el MOP. Es decir, ni siquiera ese ministerio tendrá todos los datos en línea para poder comprobar que la autopista realmente cumpla con su palabra.

- *Condición 2: Además de lo anterior, en el caso de superar el 80% de los valores máximos permitidos de contaminantes señalados en la Tabla 1-29 del Anexo 3.I de la Adenda Excepcional en 5 episodios dentro de un período de un semestre (6 meses); el Titular deberá presentar en un plazo máximo de un mes de verificado el quinto episodio de superación antes indicado, un sistema de abatimiento para las emisiones atmosféricas (gases) en los ductos de ventilación de salida ante la SEREMI del Medio Ambiente RM, para su revisión y aprobación correspondiente.*

El proyecto AVO II nunca ha considerado la infraestructura necesaria para albergar filtros de contaminantes en el futuro. Esto quiere decir que obligatoriamente su instalación implicará cerrar la autopista por un período prolongado para hacer las obras necesarias, incluyendo demolición y excavación. Esto incluso podría requerir una nueva tramitación en

el SEIA, considerando el impacto ambiental de paralizar una autopista que ya está funcionando. Lo mejor sería considerar los filtros inmediatamente, en el proyecto original.

- *Condición 3: De ocurrir algún episodio de los antes indicados en las Condiciones 1 y 2, el titular deberá informar a la SMA y a las Municipalidades de La Reina y Ñuñoa, dentro de un plazo de 72 horas.*
- *Condición 4: El Titular deberá informar el sistema de abatimiento aprobado por la autoridad correspondiente en un plazo máximo de un mes desde su aprobación a la SMA, y a las Municipalidades de La Reina y Ñuñoa.*

Todas las condiciones hablan sobre la presentación y aprobación de un “sistema de abatimiento”, pero no se dice nada sobre lo que pasará una vez que eso ocurra. Se deja en la ambigüedad quién financiará este proyecto, quién lo ejecutará y en qué plazo. Tampoco se establece ninguna sanción en caso de que el sistema sea rechazado por la SEREMI de Medio Ambiente o que se apruebe y no sea realizado por el Titular.

En resumen, podemos decir que las vecinas y vecinos de la autopista AVO II quedan profundamente desprotegidos por este compromiso.

8. Bibliografía

- “Resumen de Salud Pública: Monóxido de Carbono”, Agencia para Sustancias Tóxicas y el Registro de Enfermedades de Estados Unidos (https://www.atsdr.cdc.gov/es/phs/es_phs201.html)
- “Emisiones de dióxido de carbono”, Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (<https://espanol.epa.gov/la-energia-y-el-medioambiente/emisiones-de-dioxido-de-carbono>)
- “Woodburning Handbook”, Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (<http://chicosustainability.org/documents/WoodBurningHandbook.pdf>)
- “The Treatment of Air in Road Tunnels”, Centro de Estudio de Túneles del Ministerio del Medio Ambiente de Francia (http://www.cetu.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/cetu_di_traitement_de_lair-en-19_07_2017.pdf)

POR TANTO,

SOLICITAMOS AL COMITÉ DE MINISTROS: Tener por deducida RECLAMACIÓN en contra de la Resolución Exenta Nº 202213001584 del 18 de octubre de 2022 de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, que calificó favorablemente el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales -Los Presidentes” y en mérito de lo señalado dejarla sin efecto, haciéndose cargo de las observaciones presentadas, rechazando en definitiva el proyecto en cuestión.

PRIMER OTROSÍ: Solicito a usted tener por acompañados los siguientes documentos:

- Certificado de Directorio de la Organización Comunitaria Funcional “Vecinos Y Amigos Del Barrio Pucará”.
- Cédula de identidad de la representante legal de la organización.

SEGUNDO OTROSÍ: Sin perjuicio de lo señalado a lo largo de este escrito, damos por reproducidas todas las observaciones realizadas durante el procedimiento a efectos de que sean debidamente consideradas. Asimismo, nos reservamos el derecho de reclamar por medio de todas las acciones legales, ya sean administrativas o judiciales, respecto de todos los temas levantados en nuestras observaciones, así como de todos los temas conexos con ellas y de cualquier otro que tenga relación con la tramitación de este expediente administrativo y respecto del cual tengamos interés o nos afecte en cualquier forma.