

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

Señoras y Señores

Comité de Ministros

Miraflores 222, pisos 7, 19 y 20

Santiago, Chile

09 de diciembre de 2022

Rodolfo Acha Jansson, chileno, Casado, Ingeniero Civil, cédula de identidad N° 8.997.662-6 domiciliado en calle Coventry N° 1693, comuna de Ñuñoa, representante legal de **“Organización Funcional Adoquines De Ñuñoa”**, rol único tributario 53.322.043-6, con número de Inscripción de la Persona Jurídica sin Fines de Lucro N°171549 de fecha 22 abril de 2014, con domicilio en calle Coventry N° 1693, comuna de Ñuñoa, y **miembro durante todo el período del último COSOC de Ñuñoa y Presidente de la comisión de Obras y Urbanismo de dicho Consejo**, encontrándome 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 (en adelante, **“la COEVA”**) de la Región Metropolitana, que calificó favorablemente de manera ilegal 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.

SITUACIÓN PARTICULAR DE LOS RECURRENTES Y SU AFECTACIÓN

VECINOS APOYAN AUTOPISTA EN TÚNEL MINERO PERO SI SE REALIZA CORRECTAMENTE Y RESPETANDO A LOS VECINOS DE DICHA CONCESIÓN

Como Organizaciones Sociales de Ñuñoa siempre apoyamos a los vecinos de La Reina y Peñalolén afectados por el primer diseño del MOP que consistía en expropiaciones en las calles Paula Jaraquemada y Javiera Carrera, entre las avenidas Grecia y Príncipe de Gales, pues ya en ese entonces se decía que en ese tramo de Av. Américo Vespucio era imposible proyectar una autopista a 15 metros bajo la superficie, pues ahí, la Línea 4 del Metro corría a un promedio de 20 metros de profundidad.

Finalmente, el MOP decidió que el trazado de la autopista no iría por el interior de esas comunas sino por un túnel minero bajo el Metro por casi el mismo recorrido de la actual Avenida Américo Vespucio.

Los vecinos de nuestra organización, desde que se decidió realizar esta obra de manera subterránea, pero que ahora afectaba a nuestra comuna (Ñuñoa), participamos activamente en el análisis del proyecto, en todas las instancias, incluso las de consulta organizadas por el MOP para la definición de un proyecto que respetara nuestro barrio residencial.

Finalmente el proyecto aprobado establece que la obra ahora será construida en subterráneo, pero **es importante recalcar que el proyecto sea subterráneo no implica que no afectará nuestra vida cotidiana en la superficie, más aún si tomamos en cuenta que se alterarán radicalmente servicios actividades y la forma de vida del sector, incluyendo colegios e Iglesias.**

La actitud de cooperación del aparataje público y del SEA en particular, cambió después de la adjudicación al Titular, pues éste se ha negado sistemáticamente a modificar unas pocas observaciones que haría que el proyecto fuera apoyado unánimemente y a realizar compensaciones mínimas hacia la población afectada.

En resumen, aunque se apoyara el proyecto subterráneo, este debe hacerse bien debido al nivel de inversión y sacrificio que está realizando la sociedad completa, y así, por ejemplo, requiere que aspectos básicos como el aseo de los accesos o la contaminación liberada de manera concentrada en los puntos de emisión de las chimeneas, que por la solución dada por el Titular, se aproxima a metros de las ventanas de vecinos deben mitigarse, entre otras.

En resumen, nuestros vecinos no quieren ser zona de sacrificio ambiental en este nuevo Tramo de la Autopista Vespucio Oriente (AVO II).

Es importante señalar que este nuevo tramo subterráneo es técnicamente muy distinto al tramo desarrollado entre calle Bilbao y la Pirámide, pues es por túnel minero profundo (bajo las obras del Metro). Las ventilaciones son menos y no salen en el bandejón central de Américo Vespucio, sino se internan en la primera cuadra hacia un barrio residencial que incluye casas y departamentos, colegios y jardines infantiles. La solución actual traslada el grueso de la contaminación del tráfico vehicular de Américo Vespucio a unas pocas chimeneas que se situarán a metros de las ventanas de los hogares de muchos vecinos.

La versión actual del proyecto, pese a que contiene ciertos avances en no abrir calles, en mitigar el ruido y las vibraciones durante la ejecución del proyecto, es francamente deficiente en su manejo de la contaminación, donde las soluciones dadas por la Titular despiertan serias preocupaciones, como la reversibilidad de ciertas chimeneas, otras chimeneas que solo serían usadas para emergencia y que el sistema de referencia sobre la evaluación de la contaminación se realice en estaciones de monitoreo que se encuentra a varios kilómetros de la zona de sacrificio.

CHIMENEAS DE VENTILACIÓN AFECTARÁN DIRECTAMENTE LA CONTAMINACIÓN LOCAL DEL AIRE

Representamos como OCF a los vecinos precisamente afectados en la proximidad de calle Beethoven de Ñuñoa, donde se instalará una de las chimeneas. En la última versión del proyecto, solo existirían chimeneas para inyectar aire al túnel en este sector. Sin embargo, el mismo proyecto señala que estas chimeneas serán de uso reversible, y su uso dependerá de las condiciones de tráfico vehicular y de ventilación natural de la zona. Así, se contempla que en casos de emergencia, las chimeneas podrán expulsar las emanaciones del túnel a la superficie.



Figura 1: Chimenea de calle Beethoven Invisibilizada entre varios árboles hoy inexistentes en simulación digital realizada por la Titular mirando hacia el oriente de la intersección de Tobalaba con Av. Américo Vespucio, destacada en un círculo rojo para verla. Esta simulación no incluye el edificio actualmente en construcción en esquina Beethoven con Romeo Salinas (a menos de 20m de la ubicación proyectada de la chimenea).

En imagen anterior, según simulación digital idealizada entregada por la Titular en su última versión del proyecto, se puede apreciar en parte, ya que faltan otras propiedades en desarrollo, algunas de las Propiedades directamente afectadas por la chimenea que se instalará en Tobalaba con Américo Vespucio en las proximidades de calle Beethoven. Incluso con esta imagen idealizada donde la chimenea está mimetizada, no resulta difícil comprender los efectos de contaminación que provocará la irrupción de esta chimenea sin filtro, a pesar que las versiones de la titular, luego de nuestros reclamos, han mutado: de chimenea que extrae contaminación, a inyección de aire, de uso mixto o de extracción de aire en caso de emergencia. Por ejemplo, en dichos casos de emergencia, se emitirá una cantidad no estimada de contaminantes directamente a las ventanas del edificio en construcción en esquina Beethoven con Diego de Almagro, ubicado a unos 20m de la chimenea. El impacto afectará también a otros edificios ya existentes a menos de 150m de la ubicación proyectada de la chimenea, incluyendo edificios residenciales de más de 8 pisos, al colegio ubicado en Diego de Almagro y el centro médico-odontológico ubicado en Tobalaba con Romeo Salinas. Es decir, **durante los periodos de alto tráfico vehicular y mala ventilación, se entregará una cantidad considerable de material particulado fino y gases de combustión directamente y de manera concentrada en una zona densamente poblada y con actividades educacionales y de salud.**

En estas condiciones, no se entiende por qué el titular rechazó la observación de las organizaciones vecinales¹ de instalar filtros de decantación o cualquier otro tipo de filtro que pudiese capturar el material particulado fino antes de emitirlo a la superficie, y así evitar contribuir de manera dramática a la generación de problemas de salud de la población. Dichas soluciones técnicas existen en el mercado, y sin duda representan una inversión marginal comparado con los costos de construcción y explotación de la autopista. **Cabe recordar que**

¹ Se adjunta a este reclamo la ficha registro de observaciones ciudadanas realizadas durante el Proceso de Participación Ciudadana por la OCF Adoquines de Ñuñoa de fecha 31 de diciembre de 2020, donde en nuestra observación N°7 se trata el tema de Contaminación Atmosférica.

el material particulado fino emitido por los vehículos es considerado por la OMS y todos los estudios nacionales e internacionales como una, sino la principal fuente de problemas graves de salud de las poblaciones urbanas. Negarse a tomar medidas preventivas en estas condiciones no solo resulta inaceptable, sino que constituye un antecedente crucial para futuras demandas de mitigación y reparación.

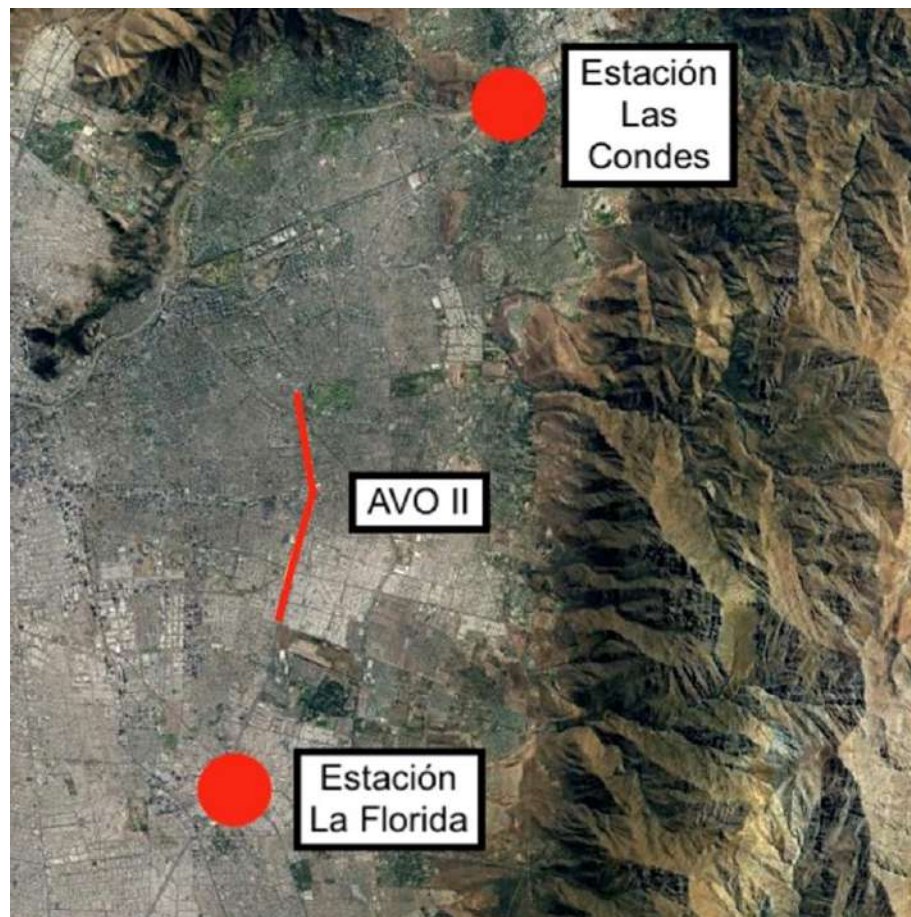


Figura 2: Para calcular la Línea de Base de Calidad del Aire, se usaron datos de estaciones de monitoreo en La Florida y Las Condes

En la imagen anterior (Figura 2), se indica que el proyecto considerará como referencia de calidad del aire los datos entregados por estaciones de monitoreo ubicados a varios kilómetros

de distancia de la autopista, y por lo tanto de las chimeneas. Por un lado, esto demuestra que no existirá ningún monitoreo del impacto directo de las chimeneas en la calidad del aire. Por otro lado, dado que la decisión de usar las chimeneas en modo extractivo dependerá no solo de los datos entregados por estas estaciones de monitoreo sino también por condiciones de tráfico y de calidad del aire dentro del túnel, entonces resulta muy probable (y preocupante) de que los periodos de uso extractivo concuerden con los periodos de mala ventilación de la cuenca de Santiago, reforzando así de manera dramática la carga de material particulado fino y otros gases tóxicos en las zonas de influencia inmediata de las chimeneas.

Las últimas versiones proponen instalar sensores **que solo medirán el contenido promedio sobre periodos poco definidos, sin especificar** donde se instalarán. Por lo tanto, el proyecto actual no propone claridad en su plan de monitoreo ni garantiza que los niveles máximos permitidos no sean sobrepasados. Además, esta solución preocupa a los vecinos pues al incluir algunos puntos de medición en lugares ventilados naturalmente, automáticamente se obtendrá un valor promedio bajo, subestimado de manera grotesca los valores de contaminación de las chimeneas, especialmente durante los peaks de contaminación.

Cabe recordar que la instalación de estas chimeneas **amenaza** y perturba los derechos constitucionales consagrados en los numerales 19, N° 1 que consagra el derecho a la vida y a la integridad física y psíquica, el artículo 19, N° 2 que consagra el principio de igualdad ante la ley, 19 n° 4 El respeto y protección a la vida privada y a la honra de la persona y su familia, 19 N° 8 que consagra el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación numerales y 19 N°24 de la Constitución Política de la República, esto es, "El derecho de propiedad en sus diversas especies sobre toda clase de bienes corporales o incorporales".

SEÑALES ERRÁTICAS Y CAMBIANTES PERCIBIDAS COMO ACOMODATICIAS AL PLANTEAR SOLUCIONES ANTE EL PROBLEMA DE LA CONTAMINACIÓN CONCENTRADA EN PROPIEDADES DE VECINOS

Las argumentaciones que tratan de explicar este sinsentido ha mutado a lo largo de las diferentes versiones del proyecto, desde las 7 chimeneas iniciales donde, por la altura de ellas, la contaminación flotaría hacia La Reina, a un número reducido de chimeneas (3 o 4) por las cuales saldrá contaminantes, junto a otras chimeneas que solo se inyectarían aire al túnel, salvo en "caso de emergencia" en que serían usadas para extraer aire contaminado del túnel. En una de las últimas versiones, solo habría una chimenea extractora de contaminantes, precisamente la de la calle Beethoven de Ñuñoa, concentrando de manera muy drástica los contaminantes y aportando cantidades aún por estimar de material particulado fino extremadamente dañino para la salud de las personas, directamente a los residentes del barrio, y a los usuarios de sus servicios. .

Esta situación de cambio permanente en las versiones del uso de las chimeneas, generó que el planteamiento del proyecto se cambió repetidas veces, dejando incluso la documentación y los diseños incoherentes, y en todo caso evitando plantear una solución de fondo relativamente simple de instalar filtros o abatimiento de contaminantes.

Dentro de la cadena de sinsentidos sobre el tema de la contaminación llevada hacia los vecinos, en la sesión donde se aprobó el proyecto por los respectivos SEREMIS, y aparentemente para tratar de tranquilizar a los vecinos molestos por los impactos de los contaminantes, la SEREMI de Medio Ambiente (Sra. Sonia Reyes) improvisó una medida de coerción del uso extractivo de chimeneas, sin ningún respaldo técnico ni científico: si la Titular debe usar las chimeneas para evacuar contaminantes más de 5 veces por semestre, ahí recién se le exigirá tomar medidas como filtros u otros. Sin saber cuánto tiempo se podrá emitir emanaciones contaminantes corresponderá a cada vez que se usará (una hora? un día? una semana?), esta medida constituye para los vecinos afectados la certeza de recibir cantidades anormalmente altas, y muy probablemente por sobre de cualquier límite establecido. Así, esta solución asegura que los vecinos deban soportar hasta 10 episodios al

año de crisis de contaminación aguda sin que se tome ninguna medida. Por último, esta solución obligaría a la concesionaria instalar sistemas de filtración de contaminantes una vez la obra concluida, es decir en condiciones de factibilidad técnica más complejas que al momento de su construcción, si es que no se prevé directamente su instalación en el proyecto.

Como broche de oro en esta cadena de sinsentidos en torno al tema de la contaminación que afecta a los vecinos lo da la propia RCA recurrida, resulta que en el texto se relaja condiciones previamente existentes, ya que indica en el punto 11.12 que la Comisión de Evaluación estableció el 3 de octubre de 2022 las siguientes condiciones o exigencias para la aprobación del Proyecto, las cuales deben ocurrir copulativamente (es decir todas en simultáneo) para primero activar los sistemas de ventilación si las emisiones atmosféricas de Monóxido de Carbono (CO), Dióxido de Nitrógeno (NO₂) y la opacidad superen el 80% de los valores máximos permitidos de contaminantes, en condiciones que las bases de licitación fueron más estrictas y lo exigía cuando se superaba cualquiera de estos factores, lo que el Titular obviamente aceptó inmediatamente y de manera voluntaria estas nuevas condiciones más beneficiosas para su concesión, pero más perjudiciales para los usuarios de los túneles y obviamente para los vecinos afectados.

Así, ante esta situación, los vecinos tienen la certeza que lo único que se ha hecho con el problema de la contaminación y las chimeneas de esta concesión, antes de la etapa del Comité de Ministros, es que a sabiendas que las ventilaciones de extracción de aire contaminado son pocas y se aproximan a las viviendas de los vecinos, por las restricciones propias de un túnel minero y la presencia de las vías de Metro que les complica una salida directa al bandejón central, se busca por parte de la Titular a como dé lugar alternativas para no filtrar o monitorear de manera acomodaticia la contaminación que la autopista entregará a su entorno inmediato durante toda su explotación, no enfrentando el problema de fondo, con el interés probable de aumentar las ganancias de la Titular en lugar de preservar la salud de los vecinos.

Se ha realizado un trabajo con más de 10 organizaciones colindantes a este tramo de la autopista, realizando 122 observaciones, y todos coinciden en el mismo tipo de observaciones, donde el tema de la contaminación de las chimeneas hacia los vecinos resultó transversal por su gravedad.

EL TITULAR NO DA RESPUESTAS DE FONDO A PROBLEMAS PLANTEADOS APOYADOS POR LAS INSTITUCIONES LLAMADOS A SUPERVISARLA

Las organizaciones vecinales han seguido atentamente todo el proceso participativo asociado a este proyecto de autopista, incluso durante los difíciles momentos de la pandemia, que no permitieron que muchos vecinos se percataran que este proceso ocurría. Hemos cumplido por informar oportuna y debidamente a la concesionaria y el MOP, como se puede observar en los siguientes documentos debidamente referenciados:

- Consideraciones sobre el proyecto Autopista Américo Vespucio Oriente II (AVO II), de la Comisión de Obras COSOC Ñuñoa. (https://drive.google.com/file/d/1bKY5SH11iRL_K7ITr--9LotFvAkTRrGX/view)
- Comisión de Evaluación Ambiental, Autopista Américo Vespucio Oriente II (https://drive.google.com/file/d/1cw6sBRk_ABedhWMbOgS_GiHZfMXUXMw3/view)

Pero resulta evidente que la Titular secundada por el SEA desaprovechó la oportunidad en las instancias anteriores de modificar su manera de afrontar el proyecto en aspectos que le hiciera sentido a las comunidades afectadas, de manera que se replanteen y solucionen las pocas observaciones, pero relevantes, sobre todo para la salud de la población.

La Comisión de Evaluación Ambiental (COEVA), que aprobó recientemente la Evaluación Ambiental, sin ir al fondo del asunto, de la forma de evaluar el proyecto de la Titular, debe ser enmendado por el Comité de Ministros, de acuerdo a las observaciones de la comunidad que son directamente atingentes a los serios riesgos de daño severo a la salud de los vecinos ya que no fueron tomadas en consideración a pesar de ser presentadas formalmente en tiempo, forma y plazo.

Esta decisión que debe tomar el Comité de Ministros resulta la más conveniente para las comunidades afectadas. Primero, porque expresa un voto claro en contra del proyecto

elaborado por la Titular, que por de pronto y de manera grave propone un deficiente sistema de manejo de los contaminantes que se traslada a los hogares de los vecinos.

OTRAS PETICIONES EXPRESADAS EN LAS OBSERVACIONES AL PROYECTO

También existen otras peticiones realizadas durante el proceso de participación ciudadana que tampoco fueron acogidas a pesar de la simpleza de su solución, así como tampoco fueron acogidas medidas de mitigación, compensación o reparación mínimas, que se procederá a resumir a continuación aquellas más significativas.

Por ejemplo, sobre que el aseo de las calles y veredas hoy la realizan los vecinos, pero después de una obra de gran envergadura como ésta, se cambia prácticamente la topografía del lugar, sobre todo en las entradas, salidas y caleteras, generando cantidades de basura producto del intenso tráfico vehicular, caída de cargas en sectores que para limpiar se corre un riesgo, acrecentando ese riesgo por las velocidades propias de una autopista, que un propietario de un local o de un hogar colindante simplemente no puede realizar y ahí empieza la acumulación de basura que vemos en las entradas y salidas de las autopistas existentes, esto no fue acogido.

Otras peticiones como pedir una solución para que el flujo sobrante de la concesión no entre a sectores residenciales, con colegios e iglesia, y se sigue insistiendo en no estudiar una solución de cambio de sentido o impedir el tráfico en las primeras cuadras de la calle Rosita Renard, así como tampoco la Titular no entiende la necesidad de mantener un rubro como la provisión de parafina para la calefacción de hogares de menores recursos en el barrio, ya que se cerrarán bombas de bencina existentes, cambiar una cafetería por una sede vecinal, mejorar la estación Príncipe de Gales con un ascensor para facilitar la vida de ancianos y personas con movilidad reducida que asisten a colegios especiales que están en la calle Amapola, donde claramente

frente a una mente más abierta, se entendería que no se está pidiendo mucho como compensación a la comunidad.

Así, si no se está dispuesto a realizar acciones mínimas de beneficio ciudadano, ¿qué podría esperarse bajo la misma lógica ante peticiones más complejas como dotar a las ventilaciones de filtros o solicitar una evaluación de impacto integral con los otros megaproyectos del sector?

De esta manera no se entiende la negativa a reubicar ciertos servicios que el barrio valora mucho o cambiar el sentido de la calle Rosita Renard y menos negarse a poner filtros a las chimeneas contaminantes para que la calidad de vida de nuestro barrio se mantenga en un nivel razonable de higiene y contaminación.

Esto se encuentra ejemplificado claramente al no preocuparse de mantener servicios existentes en el barrio, como es el caso de la Copec de Tobalaba con Romeo Salinas, lavaseco, peluquerías o ferreterías del barrio que hará que tengamos que recurrir por estos servicios en grandes tiendas, que como hemos visto y por sus aglomeraciones, no permiten un manejo adecuado de la higiene ni atención en época de emergencia, dejando además a nuestra población adulta mayor sin la provisión de parafina en las proximidades para su calefacción en invierno y de estos servicios al perder la cercanía de ellos. El EIA no solo ignora esta dimensión del impacto en la calidad de vida, sino que además propone medidas muy confusas y superficiales de apoyo a la reubicación de los propios comerciantes expropiados. Especial preocupación nos genera el observar solo una mitigación mínima en la manera de compensar a propietarios y especialmente a los arrendatarios de locales comerciales que deberán perder su clientela cultivada por años obligándolos a migrar a otros lugares.

De esta manera, no se logra entender cómo aspectos básicos, casi domésticos, como la mantención y aseo de las veredas y jardines que quedarán en la orilla, se permite que corran la misma suerte que vemos en las otras autopistas donde, residuos de áridos, las bolsa y los papeles son parte del paisaje ya “natural” y tanto los Municipios como la concesionaria de turno indican que no le corresponde a ellos limpiar.

En la imagen siguiente se puede apreciar el impacto que tendrá nuestro sector tanto en la etapa de construcción como de explotación de la concesión, que por sí solo debiera ser razón suficiente acoger medidas de mitigación, compensación o reparación mínimas solicitadas:



Imagen de la Misma Titular que demuestra la actividades frecuentes que se realizará en la esquina de Tobalaba, D. de Almagro y Av. Ossa, situación que no es compensada a los Vecinos

3.2.3. Actividades Sitio 3

Las actividades de construcción consideradas para el Sitio 3 “Entrada y pique Tobalaba Poniente”, se muestran en la Tabla 3-11, en la cual para cada actividad se presenta el horario de ejecución, la maquinaria o equipamiento, la frecuencia en que trabaja cada maquinaria y el nivel de vibración de referencia de esta misma. Además, en la Figura 3-7 se muestran los perímetros considerados para cada actividad de construcción.

Tabla 3-11: Actividades consideradas para la fase de construcción del Sitio 3 “Entrada y pique Tobalaba Poniente”

Descripción del sitio	N°	Actividad	Horario	Maquinaria	Frecuencia de eventos	Lv. Ref [VdB]
Sitio 03: Entrada y pique Tobalaba Poniente	1	Excavación ramal túnel minero	Diurno y nocturno	Excavadora	Frecuente	87
				Cargador frontal	Frecuente	87
				Camión tolva	Ocasional	86
	2	Construcción calzada	Diurno	Rodillo vibratorio	Infrecuente	94
	3	Excavación pique – Profundidad media (*)	Diurno	Excavadora	Frecuente	87
				Cargador frontal	Frecuente	87
	4	Excavación pique – Profundidad alta (**)	Diurno	Excavadora	Frecuente	87
				Cargador frontal	Frecuente	87
	5	Excavación galería	Diurno y nocturno	Excavadora	Frecuente	87
				Cargador frontal	Frecuente	87

(*) La profundidad media corresponde a la mitad de la profundidad total del pique.

(**) La profundidad alta corresponde a la profundidad total del pique, que en este caso es aproximadamente 40m.

Extracto del Anexo 9.A

Es importante aclarar que, con esta lógica de mezquindad, se genera una situación conflictiva con las comunidades aledañas a la Concesión, comunidades que hacen peticiones sensatas, de manera ordenada, y siguiendo los procedimientos y acciones legales, así no estará en nuestra responsabilidad que esto se siga escalando en las instancias que corresponda.

Como se puede apreciar la mayoría de las observaciones no mitigadas son muy simple de solucionar y es cosa de poner algo de voluntad, pero la observación sobre la emisión de contaminantes por solo 7 chimeneas en las cuales desde un principio solicitamos filtros en las chimeneas y la instalación de estaciones de monitoreo, nunca se apreció una real voluntad de solucionar por parte de la Titular, pues nos han dado muchas versiones bastante ilógicas para la salud de las personas, sin enfrentar el problema de fondo que toda la contaminación estará saliendo por unas pocas chimeneas en un tramo de más de 5 kilómetros, chimeneas que además se han llevado hacia la proximidad de viviendas, colegios, asilos de ancianos, entre otros.

PETICIONES CONCRETAS DE NUESTROS VECINOS, SOLICITADAS FORMALMENTE DESDE EL INICIO DEL PROCESO

Las peticiones de los vecinos de nuestro sector se resumen en 4 aspectos principales:

- 1) La instalación de filtros en las 7 chimeneas que serán usadas durante la operación de 45 años de la autopista, de entrada y salida de gases contaminantes a corta distancia de viviendas y colegios. Este punto será tratado en extenso a continuación por su relevancia.
- 2) Alguno de los retazos de terrenos sobrantes se entregue para la distribución de combustibles, ya que la autopista implicará el cierre de al menos 3 bombas de bencina del sector (<https://www.df.cl/empresas/construccion/consejo-de-defensa-del-estado-abre-proceso-judicial-para-expropiar>).

3) Que el Titular elabore un plan explícito de mantención y aseo de las veredas y jardines, además de la seguridad correspondiente de todos los terrenos que quedarán en la orilla y en los accesos de la autopista, los cuales corresponden a terrenos bajo su responsabilidad.

4) Otras observaciones no consideradas de menor relevancia y también de mucho menor valor dentro del contexto del proyecto, pero que son como un mínimo de retribución para una comunidad afectada en los años de construcción y durante los 45 años que dura la explotación de la concesión.

DESAPEGO DEL TITULAR POR DAR CUMPLIMIENTO A LAS BASES DE LA CONCESIÓN EN ESPECIAL CON LO ESTABLECIDO EN LA DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Para la revisión de esta situación resulta importante considerar que las bases de licitación de la concesión estableció en su punto 3 que:

"1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto denominado "Concesión América Vespucio Oriente, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes" se sitúa en la Región Metropolitana de Santiago, abarcando las comunas de La Reina, Ñuñoa, Peñalolén y Macul.

El proyecto consiste en la construcción y explotación de una concesión vial urbana, con una longitud aproximada de 5,2 Km, cuyo trazado se desarrolla por la faja de Avenida América Vespucio / Avenida Ossa, empalmándose por el norte, con el proyecto denominado "Concesión América Vespucio Oriente, Tramo Av. El Salto — Príncipe de Gales", y por el sur con el proyecto denominado "Sistema Américo Vespucio Sur. Ruta 78 - Av. Grecia".

Su diseño contempla la ejecución de 2 calzadas expresas de, al menos, 3 pistas por sentido en solución subterránea, cuyo método constructivo predominante consiste en la ejecución de dos túneles mineros, los que se emplazan bajo la Línea 4 del Metro en todo el tramo comprendido entre la estación de Metro Príncipe de Gales y las inmediaciones de la estación de Metro Los Presidentes.

.....

Además del empalme en el Sector 3 del proyecto con la concesión "Sistema Américo Vespucio Sur. Ruta 78 - Av. Grecia", se consideran un total de 5 conectividades entre las vías expresas y la superficie, las cuales se materializarán a través de ramales que se proyectan en túnel y escotilla. De las cinco conectividades citadas, tres son por el poniente y dos por el oriente, en las zonas detalladas en el artículo 2.2.2.3 de las presentes Bases de Licitación.

Para la superficie, se considera adicionalmente una completa remodelación en términos viales y urbanos, destacándose la ejecución de un corredor de transporte público de dos pistas comprendido entre la Estación de Metro Príncipe de Gales y Estación de Metro Grecia, la configuración de la actual Av. América Vespucio / Av. Ossa, mayoritariamente con 2 pistas por sentido para el transporte privado, y la materialización de nuevos parques, zonas de áreas verdes, pistas para ciclistas, cruces peatonales, espacios públicos, edificaciones comunitarias y equipamiento urbano.

La concesión considera además, para cada uno de los sectores del proyecto definidos en la Tabla N° 1 precedente, la obligación de la Sociedad Concesionaria de conservar o mantener, durante todo el periodo que dure la concesión y de acuerdo a los Estándares Técnicos y Niveles de Servicio exigidos para el Proyecto en las presentes Bases de Licitación, las siguientes obras, sistemas o equipamientos:

- Obras nuevas a ejecutar por la Sociedad Concesionaria y preexistentes que se indican en el artículo 1.8.7 de las presentes Bases de Licitación.
- Sistemas implementados y equipamiento provisto de acuerdo a lo indicado en el contrato de concesión.
- **Obras requeridas para la prestación de los Servicios Básicos, Especiales Obligatorios y Complementarios establecidos en el contrato de concesión.**

Se exceptúan de la obligación de mantención y conservación antes señalada, las siguientes obras y equipamientos, las cuales no formarán parte de la concesión durante la Etapa de Explotación:

- **Corredor de Transporte Público.**
- **Calles locales y aceras de Av. Américo Vespucio / Av. Ossa.**
- **Edificios Públicos de Rotonda Grecia.**
- **Obras y Equipamientos emplazados fuera del Área de Concesión durante la Etapa de Explotación, la cual se determinará en base a los Planos de Área de Concesión aprobados por el Inspector Fiscal, conforme lo indicado en el artículo 1.9.2.13 de las presentes Bases de Licitación.”**

De esta descripción tomada de las bases de licitación es indudable que existen obras cuyo método constructivo predominante consiste en la ejecución de dos túneles mineros, pero no limita las responsabilidades de mantención y conservación solo a los túneles mineros como ha expresado el Titular, donde lo único excluido por bases son el Corredor de Transporte Público las Calles locales y aceras de Av. Américo Vespucio / Av. Ossa., los Edificios Públicos de

Rotonda Grecia y las Obras y Equipamientos emplazados fuera del Área de Concesión de acuerdo a lo que determine el Inspector Fiscal.

Así debe mantener todas las obras nuevas, con excepción de las descritas anteriormente, manteniendo y conservando expresamente zonas de áreas verdes, pistas para ciclistas, cruces peatonales, espacios públicos, edificaciones comunitarias y equipamiento urbano, adicionalmente los accesos y chimeneas que están solicitados como Obras requeridas para la prestación de los Servicios Básicos, Especiales Obligatorios y Complementarios establecidos en el contrato de concesión.

El desapego permanente de este Titular con lo que ocurre en los accesos y límites de sus concesiones tiene ejemplos recientes en Santiago de Chile, ya que ésta es la misma concesionaria de Costanera Norte que en el último tiempo está involucrada en no contar con imágenes de hechos delincuenciales que ocurren en sus accesos e incluso su interior (<https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/mas-de-400-accesos-camaras-de-baja-calidad-y-nulo-espacio-para-presencia-policial-los-nudos-que-facilitan-encerronas-en-autopistas/5NVXENLHFJHVTCOFJO5CFY2ZQU/>).

Con respecto al aspecto principal que involucra efectos nefastos hacia la comunidad como es el caso de la negativa de la Titular a instalar desde el inicio filtros frente a la evidente contaminación que afectará a los ciudadanos que habitan en las proximidades de estas chimeneas, también existen antecedentes muy graves sobre la poca seriedad de la casa matriz del Titular o Concesionaria, ya que la actual controladora del Grupo Costanera S.p.A., es el grupo italiano Autostrade dell'Atlántico S.r.L. que administra la futura obra de concesión de AVO II, ya hizo noticia el año 2018 al colapsar una sección de 210 metros del puente Morandi en Génova, Italia, provocando la muerte de 43 personas y de 16 heridos, situación que implicó una importante baja de las acciones de dicha concesionaria el 2018 y se ignora en qué situación se encuentra el retiro de las concesiones por el Gobierno Italiano, que inició este procedimiento el año 2020.

Las acusaciones por el desastre en Italia están siendo llevadas por la fiscalía Italiana (<https://www.swissinfo.ch/spa/italia-empieza-a-juzgar-a-los-responsables-del-derrumbe-del-puente-de-g%C3%A9nova/47733862>) quien acusa que la Concesionaria era consciente de que

se corría el riesgo de un colapso del puente pero no quisieron financiar nuevas obras para "**preservar las ganancias**" de los accionistas.

De esta manera y en resumen, ante estas incertidumbres, nuestra organización exige que el proyecto solo sea autorizado cuando la concesionaria se comprometa a instalar sistemas de filtro, o al menos deje implementada las casas de máquina, obras de piscinas decantadoras y conexiones adecuadas de agua, electricidad, comunicaciones u otros para la instalación de estos elementos de abatimiento de contaminación. En particular, el titular ha mostrado una actitud negligente en relación con la instalación de estos sistemas de abatimiento de contaminantes, negándose incluso a estudiar la posibilidad de implementarlos, sin ninguna razón válida, yendo en contra de la tendencia mundial a este respecto y justificando su decisión de no instalar filtros comparando AVO II con AVO I, sin considerar que las ventilaciones de esta última concentran la contaminación e irrumpen mucho menos que las chimeneas y salidas de AVO II.

I.- AFECTACIÓN DIRECTA

Como se indicó anteriormente representamos como OCF a los vecinos precisamente afectados en la proximidad de calle Beethoven de Ñuñoa, donde se instalará una de las chimeneas que ahora en la última versión nos dijeron que en ese sector solo iban a existir unas chimeneas para inyectar aire, sin dar garantía que eso sea así y adicionalmente no se toma en consideración que en ese mismo sector se hará uso de las vías de ingreso para la construcción de la obra y se extraerá permanentemente durante la construcción el material del túnel minero, afectando a la comunidad mientras se realizan las obras y a continuación durante los 45 años de explotación de la misma sin concretar las mitigaciones solicitadas para el entorno barrial sugeridas por nuestra organización.



Chimenea de calle Beethoven Invisibilizada entre varios árboles hoy inexistentes en simulación digital realizada por la Titular mirando hacia el oriente de la intersección de Tobalaba, canal San Carlos (vertical izquierda) con Av. Américo Vespucio, destacada en un círculo rojo para verla. Esta simulación **no incluye** el edificio actualmente en construcción en esquina Beethoven con Romeo Salinas (a menos de 20m de la ubicación proyectada de la chimenea).

En imagen anterior, según simulación digital idealizada entregada por la Titular, se puede apreciar en parte, ya que faltan otras propiedades en desarrollo, algunas de las Propiedades directamente afectadas por la chimenea que se instalará en Tobalaba con Américo Vespucio en las proximidades de calle Beethoven. Incluso con esta imagen idealizada donde la chimenea está mimetizada, no resulta difícil comprender los efectos de contaminación que provocará la irrupción de esta chimenea sin filtro, a pesar que la versiones luego de nuestros reclamos han mutado de chimenea que extrae contaminación, a inyección de aire, de uso mixto o de uso en caso de emergencia.

La instalación de esta chimenea, como se demostrará además, **amenaza** y perturba los derechos constitucionales consagrados en nuestra carta fundamental y otras legislaciones relativas a la vida en comunidad y en ciudades, así como a la misma Ley 19.300.

II.- ADMISIBILIDAD DEL RECURSO.

Esta reclamación es plenamente procedente, toda vez que este recurso procede de acuerdo al artículo 29 de la Ley 19.300, que establece que:

“Artículo 29.- Cualquier persona, natural o jurídica, podrá formular observaciones al Estudio de Impacto Ambiental, ante el organismo competente, para lo cual dispondrán de un plazo de sesenta días, contado desde la respectiva publicación del extracto.

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

El Servicio de Evaluación Ambiental considerará las observaciones como parte del proceso de calificación y deberá hacerse cargo de éstas, pronunciándose fundadamente respecto de todas ellas en su resolución. Dicho pronunciamiento deberá estar disponible en la página web del servicio con a lo menos cinco días de anticipación a la calificación del proyecto.

Cualquier persona, natural o jurídica, cuyas observaciones señaladas en los incisos anteriores no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental establecida en el artículo 24, podrá presentar recurso de reclamación de conformidad a lo señalado en el artículo 20, el que no suspenderá los efectos de la resolución.

III. PRESENTACIÓN DENTRO DE PLAZO.

Esta reclamación está completamente dentro de plazo, toda vez que el plazo para este recurso procede de acuerdo al artículo 29 de la Ley 19.300, citado anteriormente que debe hacerse de conformidad al artículo 20 y 88 de la Ley 19.300:

“Artículo 20.- En contra de la resolución que niegue lugar, rechace o establezca condiciones o exigencias a una Declaración de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante el Director Ejecutivo. En contra de la resolución que rechace o establezca condiciones o exigencias a un

Estudio de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante un comité integrado por los Ministros del Medio Ambiente, que lo presidirá, y los Ministros de Salud; de Economía, Fomento y Reconstrucción; de Agricultura; de Energía, y de Minería. Estos recursos deberán ser interpuestos por el responsable del respectivo proyecto, dentro del plazo de treinta días contado desde la notificación de la resolución recurrida. La autoridad competente resolverá, mediante resolución fundada, en un plazo fatal de treinta o sesenta días contado desde la interposición del recurso, según se trate de una Declaración o un Estudio de Impacto Ambiental.”

“Artículo 88.- Todos los plazos establecidos en esta ley serán de días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábado, domingo y festivos.”

Debido a que la Resolución Reclamada que Califica Ambientalmente el proyecto “Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales -Los Presidentes” fue notificada a través de publicación con fecha 2 de noviembre de 2022, es que el plazo para presentar este reclamo vence recién el jueves 15 de diciembre de 2022, encontrándome en esta fecha plenamente dentro de plazo.

IV. DETALLE DE LAS OBSERVACIONES Y RECLAMACIONES CONCRETAS NO CONSIDERADAS DEBIDAMENTE

El presente documento se estructura en la base de consignar en primer lugar la observación, reproducida textualmente a como fuera planteada en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”). A continuación, se copia la respuesta dada por el Servicio de Evaluación ambiental (en adelante, “SEA”), para finalmente consignar la reclamación que se hace llegar a este Comité de Ministros.

Sobre las Observaciones realizadas por nuestra organización en el proceso de participación ciudadana a las cuales no se les dio solución estas son en orden de presentación, orden que se conservó en el detalle siguiente:

1. Mitigación por la irrupción de flujos vehiculares mayores en calles locales, de barrio, a través de solicitud del titular de cambio de sentido de la calle Rosita Renard
2. Mitigación de pérdida de servicios para el barrio
3. Corregir intromisión de un negocio absurdo en el proyecto y en la EIA
4. Medidas Propuestas de compensación para la comunidad de nuestro sector
5. **Contaminación Atmosférica**
6. El EIA no incluye la mantención de las áreas verdes ni la ciclovía del bandejón central de Am. Vespucio.

Por un aspecto de organización y consistencia mantenemos el orden en el cual estas observaciones fueron presentadas, dentro de éstas **la relativa a la observación sobre Contaminación Atmosférica resulta la de máxima relevancia.**

Antes de iniciar el análisis, resulta adecuado hacer presente lo relevante de estas observaciones, pues el proceso de participación ciudadana se realizó en plena pandemia y con restricciones de movimiento y aforo, lo que dificultó tener un proceso masivo de participantes, a pesar de lo invasivo de este proyecto, lo que redundó que muy pocas organizaciones y particulares alcanzaron a realizar observaciones. A pesar de ello, y del número reducido de observaciones que lograron ingresar formalmente para un proyecto como este, podrán darse cuenta que las observaciones realizadas por nuestra comunidad también en el fondo, con otro vocabulario, o con otro enfoque fueron realizadas por otras organizaciones o particulares, lo que les da un peso mayor para ser consideradas. Esto sin considerar el sinnúmero de observaciones que se recopilaron en procesos extra al de

participación ciudadana, cuando el resto de las comunidades aledañas se enteraron y pudieron participar.

De esta manera en el análisis que a continuación se detallará observación a observación realizada por nuestra organización, se agregó un párrafo donde se citan las otras observaciones que alcanzaron a ingresar al proceso de participación ciudadana y que son similares en el fondo a la observación realizada por Los Adoquines de Ñuñoa. No se incluyeron en ninguna parte de este documento las observaciones realizadas con posterioridad al proceso oficial de participación ciudadana, para mantener el apego irrestricto a lo que indica la Ley 19.300 sobre este recurso de reclamación, a pesar de su atinencia y lo concordantes que fueron esas observaciones con las observaciones planteadas por nuestra organización dentro del proceso de participación ciudadana.

A continuación se detallarán las observaciones presentadas en el proceso de participación ciudadana por nuestra organización encabezando cada Observación por su título dado originalmente, para luego describir la observación textual realizada, la respuesta textual recibida y las reclamaciones que se plante al Comité de Ministros.

1.- OBSERVACIÓN “MITIGACIÓN POR LA IRRUPCIÓN DE FLUJOS VEHICULARES MAYORES EN CALLES LOCALES, DE BARRIO, A TRAVÉS DE SOLICITUD DEL TITULAR DE CAMBIO DE SENTIDO DE LA CALLE ROSITA RENARD”

1.1.- OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

“1. Mitigación por la irrupción de flujos vehiculares mayores en calles locales, de barrio, a través de solicitud del titular de cambio de sentido de la calle Rosita Renard

En la etapa de operación del proyecto, debido a que la entrada desde Tobalaba hacia el sur de la autopista se realizará por la calle Rosita Renard y esta calle mayoritariamente tiene sentido de norte a sur, resulta evidente que de mantener el actual sentido de la calle se puede prever un

aumento en el tránsito vehicular por dicha calle local por el tráfico remanente cuando existan problemas en la autopista o en horarios de cobro de TAG más caros, generando mayor accidentabilidad, congestión, contaminación local, y/o ruido del tráfico adicional, perjudicando los barrios residenciales que están en su interior, incluso afectando el colegio Santa Marta que está en la esquina de D. de Almagro con Rosita Renard.

Esta situación no fue analizada por el EIA, por lo cual se solicita incluir estimaciones de flujo vehiculares bajo diferentes escenarios de operación del proyecto, al menos en esta calle Rosita Renard, de manera que el EIA sea capaz de determinar si habrá un impacto en cuanto a ruido, contaminación local, accidentabilidad, congestión, entre otras, para así poder proponer las medidas correctivas necesarias por el titular o la autoridad competente.

Por ejemplo, los vecinos intuitivamente convencidos que eso afectará drásticamente el sector, han solicitado que el proyecto contemple que el titular o su mandante el MOP pidan el cambio de sentido del tránsito de Rosita Renard permitiendo que esta calle sea sólo de sur a norte, salvo en el tramo necesario para el acceso a la autopista desde Tobalaba, impidiendo así la entrada de tráfico residual al sector residencial y de establecimientos educacionales.”

Aparentemente existen otras observaciones al respecto en el documento N°0225 Santiago, 17/02/2021 del Anexo Participación Ciudadana, Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones Estudio de Impacto Ambiental Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes, en los puntos 1.20, 4.5, 5.48, 5.523 y 6.14, todas referidas al mismo problema y la que corresponde a nuestra organización es la 6.14. y la 1.20.

1.2.- RESPUESTA

Anexo Participación Ciudadana, Estudio de Impacto Ambiental “Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes” Adenda, Anexo Participación Ciudadana 6. Medidas de mitigación, reparación y compensación, página 12, observación 6.14:

“Respuesta: El Titular advierte que el ICSARA y su correspondiente Anexo Ciudadano, al que responde la presente Adenda, contiene múltiples referencias a la bidireccionalidad o unidireccionalidad de la calle Rosita Renard y la extensión de esa característica, observaciones que no son compatibles entre sí. Los estudios de microsimulación realizados avalan que se mantenga la direccionalidad de calle Rosita Renard, conforme al proyecto presentado, esto es, unidireccional de norte a sur entre Av. Tobalaba y Armando Correa. Cualquier

modificación fuera de estos alcances ya no es competencia del MOP, que es el mandante de la obra, sino de la Municipalidad.

Para una mejor comprensión del proyecto, proponemos la revisión siguiente:

La situación actual es la que se refleja en el siguiente gráfico.



Figura 6-1 Situación de operación actual Calle Rosita Renard

En las Figuras siguientes puede revisarse el proyecto presentado en el EIA y las propuestas de la Municipalidad de Ñuñoa.



Figura 6-2 Alternativas presentadas en EIA y Municipalidad de Ñuñoa respecto de calle Rosita Renard

El proyecto presentado en el EIA requiere que el tramo inicial de la calle Rosita Renard sea unidireccional hacia el sur en tres (3) pistas; las dos pistas de la izquierda se mantienen inalteradas hacia el sur como en la situación actual. La tercera pista ahora también hacia el sur corresponde a la nueva y denominada Entrada Tobalaba Poniente a la vía expresa subterránea de los túneles de AVO II. Esta es la razón por la que es indispensable modificar este primer sector y corresponde al alcance del proyecto de la materia.

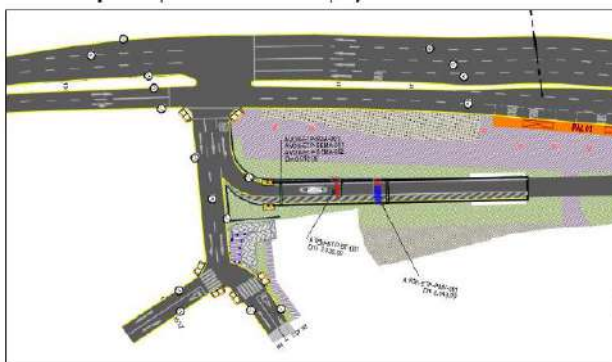


Figura 6-3 Configuración de Calle Rosita Renard durante la operación.

En cuanto a la presente observación de prolongar la unidireccionalidad de esta calle en aproximadamente 100 metros en dirección sur, conceptualmente el Titular no tiene objeciones. Sin embargo, esta intervención está fuera del alcance del área del proyecto.

En el evento que la Municipalidad decidiera modificar el sentido de tránsito del resto de la calle, el Titular como compromiso voluntario ejecutaría las señaléticas complementarias y demarcación en estos 100 m adicionales, para que opere con sentido único hasta la calle Diego de Almagro. Todo ello en la medida que esta sea la solución definitiva acordada y sancionada por el municipio e incorporada en la RCA.

Sin perjuicio de lo anterior, hacemos constar que la calle Rosita Renard no es parte del área de concesión y no serán mantenidas a futuro las señaléticas. El área de concesión a ser mantenida corresponde solo a la Entrada Tobalaba Poniente que es perpendicular a la calle Rosita Renard.

”

1.3.- RECLAMACIÓN

1.3.1 EL TITULAR NO PARECE ENTENDER LAS DISTINTAS OBSERVACIONES REALIZADAS SOBRE EL MISMO TEMA

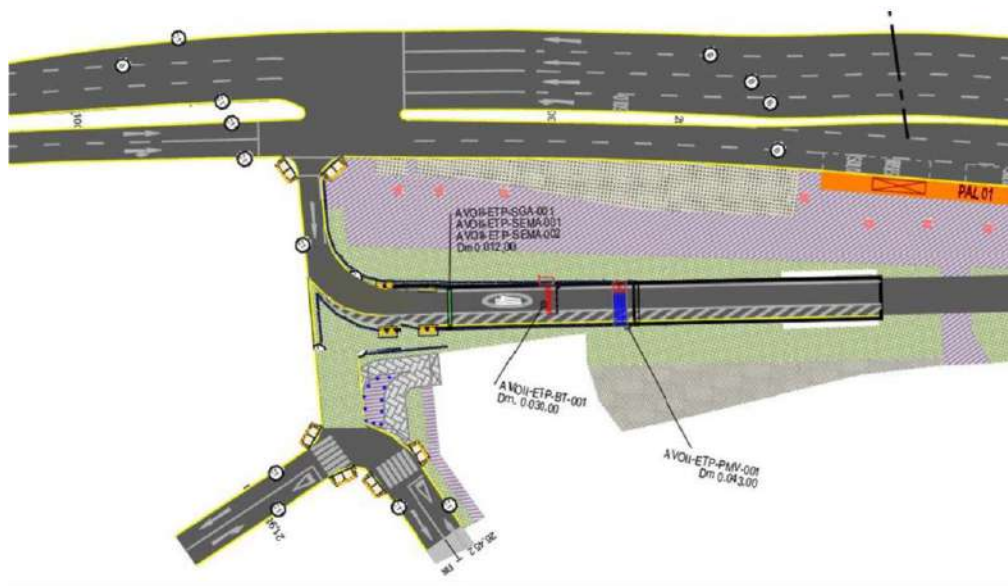
A partir de la respuesta y argumentación dada el titular no parece comprender la observación, pues da la impresión que le está respondiendo al Municipio y no a nuestra organización, presumiblemente tratando de excusarse o justificarse o tratando de explicar por qué esta situación ocurre de manera de quedar sin culpa. Esto a pesar que la observación además de realizarse por escrito se le repitió y explicó verbalmente a sus representantes en las instancias que fue posible durante el proceso de participación ciudadana.

En efecto este problema queda de manifiesto cuando en parte de la respuesta indica textualmente “*En cuanto a la presente observación de prolongar la unidireccionalidad de esta calle en aproximadamente 100 metros en dirección sur*”, cuando lo que se está solicitando es hacer una Mitigación por la irrupción de flujos vehiculares mayores en calles locales, de barrio, a través de solicitud del titular de cambio de sentido de la calle Rosita Renard, y esto se puede lograr si el sentido que está definido de norte a sur en el proyecto se cambie de sur a norte, como se puede apreciar en las mismas figuras presentadas por la concesionaria, impidiendo que el tráfico de desborde de la entrada de la autopista que fluye de norte a sur entre raudo a los barrios interiores.

1.3.2 EL TITULAR SE NIEGA A DAR SOLUCIÓN A LAS OBSERVACIONES PLANTEADAS POR NUESTRA ORGANIZACIÓN Y OTROS

Resulta evidente que el Titular se niega a dar solución al fondo de la observación planteada, a través de deslindar responsabilidades con el Municipio, cuando indica “*Sin embargo, esta intervención está fuera del alcance del área del proyecto.*”

Cuando en la realidad si está dentro de la intervención que realiza el proyecto en la entrada de su autopista, por ejemplo se puede plantear una solución alternativa como la siguiente:



De esta manera si existiera la voluntad se puede aprovechar el espacio para áreas verdes formando una plazoleta (como se muestra en la figura), o generar una entrada del barrio hacia la autopista, de sur a norte eso sí. También se podría mejorar las curvaturas de los accesos, poner estacionamientos muy usados por el instituto odontológico, mejorar el acceso desde Tobalaba, entre otras innumerables formas de solucionar lo observado por nuestra organización.

Cumpliendo así con mitigar la irrupción de grandes flujos vehiculares en calles locales, de barrio, a través de una solicitud al titular de cambio de sentido de la calle Rosita Renard, obviamente donde el Titular tiene incidencia.

La única explicación válida que se encuentra para no dar solución a esta observación es el poco compromiso con el proceso de participación ciudadana efectuado en condiciones bastante disminuidas producto que se efectuó en plena pandemia, pero que igual debe ser respetado y atendido.

2.- OBSERVACIÓN “MITIGACIÓN DE PÉRDIDA DE SERVICIOS PARA EL BARRIO”

2.1.- OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

“2. Mitigación de pérdida de servicios para el barrio

Nuestro barrio comprendido entre Tobalaba, Am. Vespucio, Emilia Téllez y Eliecer Parada está constituido por un número importante de adultos mayores y de pobladores de la villa Amapolas, vecinos que utilizan la parafina como combustible para su calefacción.

Producto de este proyecto durante las fases de construcción y operación la estación de servicio que se encuentra en Tobalaba 5439 con Romeo Salinas desaparecerá (Ver tabla 5-4 del EIA, propiedades a reasentamiento), la estación de servicio Terpel de A. Vespucio con Echeñique, queda bastante lejos y la estación de combustible Copec de Bilbao con Américo Vespucio también queda muy retirada del barrio.

Para los automovilistas no es mayor problema recorrer 2 km más, pero para las personas que concurren a pie, tercera edad, resulta complicado quedarse sin un servicio importante de combustible para calefaccionarse en las proximidades de su hogar. Situación similar, pero de forma menos crítica, ocurre con otros servicios como lavaseco, peluquería y ferretería, servicios que este barrio ya no contará cuando se inicie la fase de construcción y la fase de operación.

Este problema no fue considerado en el EIA al no evaluar los costos asociados a tener que recurrir a alternativas, ciertamente disponibles en una gran ciudad como Santiago, pero distantes y por lo tanto de difícil acceso para cierta parte de la comunidad del barrio. La falta de estimación de costos asociados a viajes adicionales y/o cambios de modo generados, lleva a que el EIA no se plantea medidas de mitigación mientras se ejecutan las obras y en los largos años de operación de la concesión.

De esta manera, se solicita que el EIA cuantifique el impacto aquí mencionado y contemple una medida de mitigación en las obras de la esquina Tobalaba y Am. Vespucio (sector Ñuñoa), habilitando un espacio para distribuidora de combustible y otros pequeños comercios únicos en el barrio como Lavaseco y Ferretería para restablecer servicios relevantes para la comunidad del barrio durante la fase de operación del proyecto.

En resumen es necesario realizar una correcta evaluación del impacto de los servicios que el barrio dejará de contar, ya que el EIA ni siquiera identificó esta situación que afecta al barrio completo.”

Aparentemente existen otras observaciones al respecto en el documento N°0225 Santiago, 17/02/2021 del Anexo Participación Ciudadana, Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones Estudio de Impacto Ambiental Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes, en los puntos 5.100 y 5.101, todas referidas al mismo problema y que corresponde a nuestra organización que fue

2.3.- RECLAMACIÓN

2.3.1 EL TITULAR SE NIEGA A MEDIR EL IMPACTO PARA LA POBLACIÓN PARA LA HABILITACIÓN DE UN ESPACIO PARA DISTRIBUIDORA DE COMBUSTIBLE Y OTROS PEQUEÑOS COMERCIOS ÚNICOS EN EL BARRIO COMO LAVASECO Y FERRETERÍA

Esta negativa queda demostrada cuando expresa que “con el desmantelamiento de las estaciones de servicio el proyecto genera un cambio poco significativo en los patrones para el abastecimiento de combustible en el caso específico parafina”, no considerando servicios como Lavaseco y Ferretería.

De esta manera, si persiste la negativa, se solicita que se pida que el EIA si ahora cuantifique realmente el impacto aquí mencionado y contemple una medida de mitigación en las obras de la esquina Tobalaba y Am. Vespucio (sector Ñuñoa), habilitando un espacio para distribuidora de combustible y otros pequeños comercios únicos en el barrio como Lavaseco y Ferretería para restablecer servicios relevantes para la comunidad del barrio durante la fase de operación del proyecto.

2.3.2 EL TITULAR INDICA ERRADAMENTE QUE EL ABASTECIMIENTO DE PARAFINA NO SERÍA UN PROBLEMA PARA EL BARRIO.

Basándose en una figura realizada sobre una imagen fotográfica aparentemente corregida como ortofoto, indica que “*para el caso de aquella estación de servicio ubicada en el sector de Tobalaba, las personas que requieran de esta fuente de combustible deberán desplazarse 850 m en dirección norte para abastecerse de este*”.

El análisis realizado es absurdo y denota una falta total de empatía con la realidad del barrio, constituidos por muchas personas de tercera y cuarta edad, muchos de los cuales no cuentan con locomoción propia y hacen estas compras con un carro de feria donde cargan sus bidones de parafina, personas que ya hoy deben desplazarse en promedio 800 y 1000 metros en estas circunstancias, así cuando se le responde que deberá desplazarse 850 m en dirección norte para abastecerse de este, se le olvidó que estos 850 m deben sumarse a los 800 o 1000 metros que hoy deben recorrer con una carga incómoda y pesada.

Nuestro barrio siempre ha sido mixto e inclusivo y cuenta con extensas poblaciones de origen obrero o de soluciones sociales, predios conocidos como las Siete Canchas y el terminal de las micros Ñuñoa–Vivaceta que se encontraba aproximadamente en la punta de diamante de las actuales calles Emilia Téllez y los Agustinos, al frente de esta punta de diamante, donde hoy se encuentra la calle Emilia Téllez, estaba la Maltería o Cervecería de Ñuñoa cuyos dueños y administradores llevaban los apellidos Stein, Rosemblutt, Dorfman y Weinstein, nombres con los cuales se llamó a las calles que albergaban las poblaciones de los operarios de dicha Maltería o Cervecería. El predio correspondiente a las Siete Canchas primero se constituyó en tomas para luego construir viviendas sociales donde existen casas pareadas o edificios sociales de departamentos.

A esas personas o sus descendientes está perjudicando en este aspecto la autopista, no son residentes de barrios acomodados, pues es bien sabido que este hidrocarburo es mayormente utilizado por la población de menores recursos. Ahora si el que compra kerosene es de más altos recursos evidentemente contará con un vehículo y el conducir 850 m adicionales coincidimos que no le significará mayor problema, pero no es a ese vecino precisamente al cual va dirigida este pedido de mitigación.

Por eso debemos insistir en solicitar ahora al comité de Ministros que se habilite en los retazos de terreno libres de la obra, al menos un espacio para distribuidora de combustible que abastezca nuestro barrio.

3.- OBSERVACIÓN “CORREGIR INTROMISIÓN DE UN NEGOCIO ABSURDO EN EL PROYECTO Y EN LA EIA”

3.1.- OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

“3. Corregir intromisión de un negocio absurdo en el proyecto y en la EIA

Hoy el proyecto contempla la construcción de un “edificio cafetería” en la esquina de Av. Tobalaba con Av. Américo Vespucio. Así en el documento correspondiente al capítulo 1 del EIA “Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes”, en su página 74 indica textualmente y lo aclara con la figura 1-63:

Tobalaba Poniente

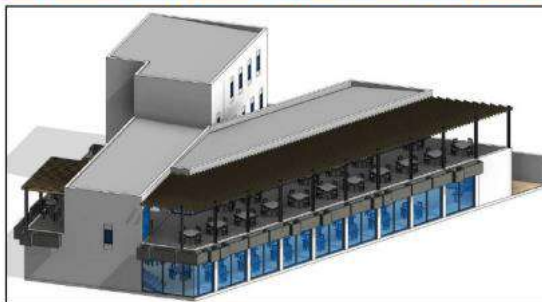
Se considera un parque en la esquina sur poniente de Av. Américo Vespucio con Tobalaba, en el cual se proyecta un círculo central en césped, con un sendero en su contorno, que tendrá el carácter de plaza para el barrio. Además, incorpora elementos arbóreos nativos y mezcla de arbolado tradicional de Santiago que integran armónicamente la estructura en superficie de la ventilación de Proyecto, cuya propuesta arquitectónica en forma helicoidal permite dar un efecto escultórico a escala de la plaza. Adicionalmente, se considera una mejora de las veredas y la integración de infraestructura urbana, como juegos y mobiliario urbano.

Las calles Romeo Salinas (al poniente) y Beethoven (al sur) se suman al espacio de la plaza, al transformarse en calles ciegas, dejando acceso a viviendas colindantes, pero sin mayor tráfico.

Entre la entrada del túnel y la zona de la estructura de ventilación del Proyecto, se considera la materialización de un edificio cafetería, que contará con:

- Área atención Cafetería niveles 1, 2 y terraza.
- Área administración planta libre niveles 2 y 3.
- Área de servicios y vestidores.
- Área de cocinería, frigorífico y bodegas niveles 1 y 2.
- Patio interior.

Figura 1-63 Edificio cafetería proyectado en Hito Príncipe de Gales: Tobalaba Poniente



Fuente: Elaboración propia.

Este elemento del proyecto llama la atención, ya que el servicio de cafetería no parece ser parte del plan de negocios del proyecto de autopista.

Esta propuesta no viene asociada con un análisis de impacto en el barrio donde se insertará la cafetería. Como fue detallado en la observación anterior, el proyecto tendrá un impacto negativo en la provisión de ciertos servicios básicos que actualmente proveen los pequeños comercios ubicados en el emplazamiento proyectado de la cafetería. Además, ya en las inmediaciones de la cafetería proyectada, existen del orden de 4 cafeterías que hoy funcionan, constituyendo una intervención en dicha actividad económica que es desarrollada por nuestros vecinos en el barrio. El EIA no evalúa el impacto que tendrá la presencia de esta nueva cafetería en el entorno socio-económico del barrio donde se insertará.

Por otra parte, ni el proyecto ni el EIA evalúan las necesidades del barrio que permitieran justificar un uso determinado de un local comercial en este sector. Por ejemplo, el barrio que representamos, delimitado por Américo Vespucio-Tobalaba-Eliecer Parada-Emilia Téllez, ha planteado en otras ocasiones la necesidad de disponer de algún local comunitario para, entre otros posibles usos, constituir una sede de junta de vecinos que actualmente no existe para la Junta de Vecinos N°1.

Se solicita que el EIA realice una evaluación rigurosa del impacto que tendría la instalación de dicha cafetería, tomando en cuenta los usos alternativos y mejores que podría generar como infraestructura barrial o comunal.”

Aparentemente existen otras observaciones al respecto en el documento N°0225 Santiago, 17/02/2021 del Anexo Participación Ciudadana, Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones Estudio de Impacto Ambiental Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes, en los puntos 1.22,

6.10 y 6.15.1, todas referidas al mismo problema donde la 1.22 corresponde a nuestra organización.

3.2.- RESPUESTA

La Titular no dio respuesta a esta observación. Solo se limitó a referirse como una alternativa de compensación, pero que también fue planteada por nuestra organización en otra observación. Además aparentemente respondió otra observación de otra organización de otra locación en Rotonda Grecia, al otro extremo de la concesión.

De esta manera no se encontró referencia a solicitar una cafetería en las bases, y menos en el extremo norte del tramo donde se encuentra ubicada nuestra organización, si se pudo encontrar referencias en la prensa del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), indicaba que la Sra. Alcaldesa de Peñalolén tenía intenciones de crear en la Rotonda Grecia u café literario “Se acordó que ahí se haga una buena infraestructura. Habrá un edificio monumental, juegos de agua. Queremos crear una especie de café literario”.

(<https://www.infraestructurapublica.cl/los-desafios-la-autopista-avo-ii-buenas-areas-verdes-facil-acceso-transporte-publico/>)

Esto pudiese explicar la confusión en la respuesta que en teoría se nos dio:

“Respuesta: El uso del espacio “Cafetería” fue definido por el MOP en el contrato de concesión, lo que consta en el Informe de Desarrollo Urbano y Territorial del Proyecto que constituye un Antecedente Referencial obligatorio para el Titular.

Este edificio se diseñó para aprovechar el espacio superficial que existe sobre parte de las obras subterráneas, que tiene que expropiarse para que el túnel pueda construirse en un bien nacional de uso público. La ley de Concesiones permite expresamente que el Concesionario pueda explotar servicios complementarios. Esta edificación entonces estará bajo la administración del Titular y será operada directamente o bien a través de terceros (pudiendo convenir con las municipalidades ofreciendo un servicio complementario a la concesión según lo dispuesto en el punto “Servicios complementarios propuestos por el concesionario”, letra b) “Otros”, de las Bases de Licitación (BALI), lo que será propuesto oportunamente por el Titular. En todo caso, la instalación de locales comerciales por parte de privados es un derecho previsto de los privados y

no se puede asegurar en una comunidad que, existiendo una cafetería u otro local comercial de otra naturaleza, no puedan instalarse otros.

En función de lo anterior, se informa que los edificios construidos por Titular en el sector de la Rotonda Grecia, conforme con lo previsto, serán entregados al MOP y éste los entregará a quien corresponda, para que puedan utilizar estas nuevas instalaciones para usos alternativos y mejores que podría generar como infraestructura barrial o comunal y desarrollarse como sede comunitaria, talleres con la comunidad o salas de eventos de carácter público o cultural.”

3.3.- RECLAMACIÓN

3.3.1 EL TITULAR OMITE REFERIRSE AL FONDO DE LAS OBSERVACIONES PLANTEADAS POR NUESTRA ORGANIZACIÓN AL RESPECTO DE LA EXISTENCIA DE OTRA CAFETERÍA EN EL BARRIO.

Efectivamente la Titular no dio respuesta a esta observación, ya que no viene asociada con un análisis de impacto en el barrio donde se insertará la cafetería, ni se cuantifica el impacto negativo en la provisión de ciertos servicios básicos que actualmente proveen los pequeños comercios ubicados en el emplazamiento proyectado de la cafetería.

Tampoco hace referencia a que en las inmediaciones de la cafetería proyectada, existen del orden de 4 cafeterías que hoy funcionan, constituyendo una intervención en dicha actividad económica que es desarrollada por nuestros vecinos en el barrio. El EIA definitivamente no evaluó el impacto que tendrá la presencia de esta nueva cafetería en el entorno socio-económico del barrio donde se insertará.

Por lo tanto se solicita que se reestudie el uso que se pretende dar a este espacio y se utilice como una medida comunidad hacia el barrio más afectado por la intervención de esta obra, como se expresará en la observación siguiente.

4.- OBSERVACIÓN “MEDIDAS PROPUESTAS DE COMPENSACIÓN PARA LA COMUNIDAD DE NUESTRO SECTOR.”

4.1.- OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

“4. Medidas Propuestas de compensación para la comunidad de nuestro sector.

Como el barrio limitado por las calles Tobalaba, Am. Vespuccio, Emilia Téllez y Eliecer Parada debe ser compensado por las obras para hacer los accesos y salidas contempladas, además en este mismo sector se encontrará uno de los piques principales de la obra, que generará muchos inconvenientes y contaminación al vecindario por los lagos 4 años que debiera durar la ejecución de la obra, convirtiéndose en uno de los barrios más afectados.

De esta manera, se solicita al titular de las obras o al MOP:

a) Compensación para la comunidad de nuestro sector dotando al barrio de una sede vecinal:

Así sería muy bien evaluado que de preferencia se construya en el sector próximo a D. de Almagro con Romeo Salinas equipamiento comunitario que hoy no existe en el sector, en lugar de la cafetería actualmente proyectada, generando en su reemplazo un local como sede vecinal, donde pueda desarrollar sus actividades varias organizaciones existentes en el barrio, entre ellas la Junta de Vecinos Nro. 1, que en la actualidad no cuenta con sede propia, no encontrándose en el sector un local adecuado y asequible para esas funciones.

b) Compensación para la comunidad de nuestro sector complementando el acceso de la Estación Príncipe de Gales por el lado de Ñuñoa con un ascensor.

Una medida adicional de mitigación de la autopista a las personas que viven en nuestro sector de Ñuñoa próximo a la Estación Príncipe de Gales sería complementar el acceso de la Estación Príncipe de Gales por el lado de Ñuñoa con un ascensor que permita entrar y salir de la estación, lo cual se ha constituido como un anhelo desde hace muchos años de las personas que viven y circulan por nuestro barrio.

Se debe considerar que en nuestro barrio existe el Colegio Amapolas próximo a la Estación, que entrega educación a niños, niñas y jóvenes con trastorno motor, que poseen necesidades educativas especiales múltiples, y la existencia de mucho adulto mayor, que dado lo extenso de las escaleras de dicha Estación de Metro y dado que sólo existe ascensor por el sector de La Reina, ven en esta situación una barrera de acceso que impide o dificulta el uso de dicho medio de transporte, mitigación que sería muy bien evaluada por la comunidad.

De esta manera como segunda medida se propone como compensación al barrio que el titular financie el ascensor, haciendo el traspaso de fondos a la empresa Metro S.A., para que éste lo ejecute, convenio mediante.”

Aparentemente existen otras observaciones al respecto en el documento N°0225

Santiago, 17/02/2021 del Anexo Participación Ciudadana, Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones Estudio de Impacto Ambiental

Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes, en los puntos 6.15, 6.15.1 y 6.15.2, todas referidas al mismo problema donde todas ellas corresponden a nuestra organización.

4.2.- RESPUESTA

a.- “Respuesta: El uso del espacio “Cafetería”, fue definido por el MOP en el contrato de concesión, lo que consta en el Informe de Desarrollo Urbano y Territorial del Proyecto que constituye un Antecedente Referencial obligatorio para el Titular.

Este edificio se diseñó para aprovechar el espacio superficial que existe sobre parte de las obras subterráneas para que el ramal de Entrada Tobalaba Poniente pueda construirse en un bien nacional de uso público. La Ley de Concesiones permite expresamente que el Titular pueda explotar servicios complementarios. Esta edificación entonces estará bajo la administración del Titular y será operada bien directamente o bien a través de terceros (pudiendo convenir con las municipalidades) ofreciendo un servicio complementario a la concesión según lo dispuesto en el contrato de concesión, lo que será propuesto oportunamente por el Titular al MOP.

Una vez que el MOP autorice la explotación se considerarán los eventuales arrendatarios.”

b.- “Respuesta: La infraestructura de Metro es evaluada, diseñada y construida por Metro S.A. sin que el Titular tenga injerencia alguna en el proyecto o en la forma en que Metro S.A. evalúa las necesidades de las personas que usan la infraestructura. Dado lo anterior el titular del proyecto no puede acoger lo solicitado.”

Extraído del Anexo Participación Ciudadana, Estudio de Impacto Ambiental “Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes” Adenda, Anexo Participación Ciudadana 6. Medidas de mitigación, reparación y compensación, páginas 14 y 15, observación 6.15, 6.15.1 y 6.15.2.

4.3.- RECLAMACIÓN

4.3.1 EL TITULAR SE NIEGA A COMPENSAR A UNO DE LOS BARRIOS MÁS AFECTADO, SINO EL MÁS AFECTADO DE ÑUÑO A POR ESTA OBRA.

El cambiar una cafetería por una sede vecinal, mejorar la estación Príncipe de Gales con un ascensor para facilitar la vida de ancianos y personas con movilidad reducida que asisten a

colegios especiales que están en la calle Amapola, donde claramente frente a una mente más abierta, se entendería que no se está pidiendo mucho como compensación a la comunidad de uno de los sectores más afectados por esta obra, tanto en la etapa de explotación con la instalación de una chimenea por al menos 45 años, así como en la etapa de construcción donde está definido un acceso a los túneles mineros para sacar el material por los años que durará la obra.

En la siguiente imagen la misma Titular da cuenta del impactante grado de intervención que existirá en el sector, pero a pesar de eso no se está dispuesto a realizar acciones mínimas de beneficio ciudadano:



Imagen de la Misma Titular que demuestra la actividades frecuentes que se realizará en la esquina de Tobalaba, D. de Almagro y Av. Ossa, situación que no es compensada a los Vecinos

En la siguiente figura se puede apreciar más en general la intervención en nuestro barrio, destacando en rojo las expropiaciones:



Por lo tanto solicitamos al comité de Ministros que revise esta situación y comprenda la necesidad de cumplir con la comunidad más afectada y se le generen las facilidades para que estas compensaciones mínimas sean autorizadas.

5.- OBSERVACIÓN “CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA”

5.1.- OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

“7. Contaminación Atmosférica

El EIA plantea que la operación del proyecto producirá una disminución de la contaminación atmosférica respecto a la que se puede medir actualmente, sustentando su conclusión en un análisis que considera cierto flujo vehicular determinado. Este análisis no considera variación en el flujo vehicular, ni la posibilidad de eventos, supuestamente ocasionales, de saturación de las vías dentro del túnel o en sus accesos. Tales eventos son comúnmente observados en las otras autopistas urbanas de Santiago, incluyendo las que circulan en túneles, y por lo tanto representan un riesgo importante de generación de excesos de contaminación respecto a lo que plantea el EIA. Se solicita al titular realizar un análisis detallado y realista de la diversidad de escenarios posibles de flujo vehicular para estimar los parámetros de emisión de gases y material particulado a la atmosfera.

Por otra parte, el proyecto contempla concentrar las emanaciones de gases y material particulado en 7 puntos correspondientes a las chimeneas de ventilación. El EIA no analiza el efecto de concentrar las emisiones totales del recorrido en estos 7 puntos, al considerar erróneamente que las emisiones se seguirán distribuyendo homogéneamente en los 5.2km del recorrido de la autopista.

Por último, el EIA no incluye un análisis de normas de emisiones de chimeneas, ni se hace cargo de la mitigación de la contaminación atmosférica que causarán al emitir gases y material particulado fino, altamente peligrosos para la salud humana, directamente en los barrios residenciales que bordean la autopista. Al construir chimeneas, el titular se hace cargo de las emisiones de elementos contaminantes producidos dentro de los túneles, y por lo tanto, debe respetar las normas existentes en materia de emisiones de chimeneas.

Así solicitamos al titular del proyecto que:

- a) Realice un análisis detallado de la diversidad de escenarios posibles de flujo vehicular para estimar los parámetros de emisión de gases y material particulado a la atmosfera en todas las condiciones posibles de operación.
- b) Realice una cuantificación precisa de la composición y concentración de las emisiones proyectada en cada chimenea, tomando en cuenta el volumen de aire correspondiente en los túneles, la ubicación de éstas y la diversidad de escenarios de flujo vehicular.
- c) Entregue un análisis detallado de las normativas de emisiones de gases tóxicos y material particulado mediante chimeneas, y del nivel de cumplimiento proyectado de la autopista en su fase de operación
- d) Contemple la instalación de sistemas de filtración de aire en todas las ventilaciones y chimeneas para disminuir la contaminación liberada, con especial atención al material particulado fino por su nivel de peligrosidad para la salud humana, sobre todo a los vecinos que residen en su proximidad inmediata.
- e) Entregue un análisis de posibles ubicaciones alternativas de los ductos, permitiendo evaluar ubicaciones que causen el menor impacto posible en los vecinos más directos a las chimeneas actualmente proyectadas. Se propone explorar en particular el impacto que tendría la reubicación de estas en el bandejón central de Am. Vespucio.
- f) Entregue un plan de mitigaciones y compensaciones actualizado sobre los efectos de contaminación atmosférica del proyecto, tomando en cuenta la concentración de los puntos de emisión de elementos tóxicos y contaminantes, y la diversidad de escenarios de flujo vehicular dentro del túnel y en sus accesos.

En particular, a nuestro sector de la comuna de Ñuñoa nos afecta en este sentido la chimenea proyectada en la manzana interna al barrio situada entre las calles Diego de Almagro, Am. Vespucio, Beethoven y Romeo Salinas.”

Aparentemente existen otras observaciones al respecto en el documento N°0225

Santiago, 17/02/2021 del Anexo Participación Ciudadana, Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones Estudio de Impacto Ambiental Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes, en los puntos 1.21, 1.61, 1.62, 4.2.a, 5.35, 5.36, 5.37, 5.38, 5.39 al 5.44, 5.47, 5.48, 5.49, 5.49.1 al 5.49.6, 8.5, 8.6, 8.11 **y otras más, todas referidas al mismo problema y que demuestra la preocupación generada en las comunidades que habitan el sector**, donde 5.48, 5.49, 5.49.1 al 5.49.6 corresponden a nuestra organización.

5.2.- RESPUESTA

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

“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 al 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 persistirán del proyecto. En esas reuniones, se aclaró a los vecinos que respecto a las emisiones de material participado 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.”

Extraído del Anexo de Participación Ciudadana, Capítulo 5, página 160, observación 5.39.

5.3.- RECLAMACIÓN

5.3.1 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.

El Titular debe hacerse cargo de las desproporcionadas 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.

5.3.2 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.

5.3.3 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.

5.3.4 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.

5.3.5 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.

5.3.6 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 Alemán 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.

5.3.7 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 aun 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.

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_l_air-en-19_07_2017.pdf)

5.3.8 SE RECONOCE GRAVEMENTE LA POSIBILIDAD CIERTA QUE SE SOBREPASEN LOS VALORES PERMITIDOS GENERANDO RIESGO PARA LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE HABITAN EN EL LUGAR, ATENTANDO CONTRA LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL DERECHO.

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*”.

De acuerdo a lo señalado, podemos concluir que se está reconociendo la posibilidad cierta de que se pueden sobrepasar *los valores máximos permitidos en la unidad temporal mínima*. Esta expresión valores máximos... son la expresión máxima de la irresponsabilidad y desprolijidad con que el Titular y el Gobierno de turno en representación del Estado de Chile de manera fría y con un lenguaje técnico evasivo no da cuenta del riesgo para la vida de las personas que habitan en el lugar, los usuarios de las vías concesionadas y el medioambiente en general atentando de manera clara y contundente con los principios fundamentales del derecho urbanístico consagrado en los artículos 41 y 28 decies de nuestra LGUC (Ley General de Urbanismo y Construcción) que han establecido la sustentabilidad de raíz higienista como base de nuestro sistema jurídico.

En este contexto quienes habitan los alrededores de las zonas sobre la cual se arrojaran contaminantes gozan de protección constitucional no solo de vivir en un ambiente libre de contaminación y el respeto a la integridad física y psíquica sino también la protección sobre su salud y una vivienda digna y adecuada.

Lo primero que se debe poner de relieve es que a pesar del disfraz lingüístico técnico que se usa en estos casos resulta evidente que si se pretende hacer circular miles de autos por un túnel bajo tierra, los gases contaminantes deberán salir por algún lugar (porque los actores involucrados deberán convenir que existen gases contaminantes dañinos para la salud que emiten los vehículos de combustión en general).

Lo segundo que viene al caso destacar es que la autoridad que concesiona y su empresa elegida reconocen que estos contaminantes serán arrojados a la superficie y alguien (seres vivos en general) deberán respirar dichos contaminantes, que los nuevos empresarios concesionarios deben emitir para obtener sus jugosas ganancias cooperando de paso con el desarrollo de una Región Metropolitana urbanísticamente en crisis, que debido a una mala planificación pretende solucionar, con carreteras en el centro de la ciudad y mejorar la circulación interna de los ciudadanos abandonando todo intento de limitar los desplazamientos con políticas públicas que hagan innecesario los desplazamientos.

Esta despreocupación por el presente y el futuro por quienes habitan la ciudad se conoce como “modelo de negocios extractivista” y que los señores del comité de ministros debieran conocer pues la solución a este problema de las economías contemporáneas se pretende concretar con el establecimiento de modelos de negocios sustentables.

En efecto, hace ya un buen tiempo se constató, por los defensores del sistema económico y social vigente, que el modelos de negocios vigente en todas las áreas de la economía se estaba haciendo como el de las explotaciones mineras clásicas que explotan los minerales destruyendo el medio ambiente y dejando las zonas que ocupaba en sectores ambientalmente inhabitables, destruyendo de paso las sociedades y la vida de los habitantes y seres vivos en general. Como respuesta a este descalabro evidente se planteó la necesidad que la actividad económica debe basarse en modelos de negocios que se hagan responsables de los eventuales perjuicios que pueden provocar, conservando y mejorando las condiciones de vida de los ciudadanos y las generaciones futuras.

Como bien sabemos, las medidas adoptadas por el Estado de Chile en materia medioambiental se traducen en una legislación marco que intenta adecuarse a los acuerdos internacionales sobre esta materia. En ningún caso se trata de medidas preventivas, sino claramente reactivas,

pues el nivel de deterioro en la vida no asegura la sustentabilidad para las generaciones presentes ni venideras.

Se ha instalado en ciertos ambientes dominados por la demagogia y la corrupción que las palabras crean realidades asunto largamente desmentida en ambientes de la lingüística que lo resuelve señalando que la palabra perro no muerde y los mapas no son territorios, y siendo así las cosas quienes hemos reclamados lo hacemos sobre hechos concretos y no sobre meras declaraciones que prevén y solucionan los problemas con meras declaraciones y simulaciones digitales.

No se requieren estudios científicos detallados y complejos para saber que la autoridad prevé que en algún momento *“se puede superar las los valores máximos permitidos en la unidad temporal mínima”* y como es previsible que así será, solo en ese caso se pondrán los filtros correspondientes, vale decir cuando ya el perjuicio para la salud sea grave e irreversible, cobrándose la vida de los menos fuertes, consolidando un sistema brutal y cruel, que a pesar de lo escrito y pactado en leyes y acuerdos internacionales, modificando los nichos ecológicos destructivamente siguiendo la utopía inalcanzable de un pretendido deseo obsesionado de ser un “país desarrollado”, sin que siquiera se sepa cuál es ese modelo, donde existe, y si aquellos que pretenden serlo realmente, son ecológica y socialmente sustentables.

A los ciudadanos que han podido comprender la gravedad de la situación, lejos de estar equivocados, los respalda la legislación vigente, con todos los tropiezos que la clase política dirigente van dejando en el camino manteniendo grados de injusticia insoportables como la generada por la no existencia de tribunales contenciosos administrativos o a lo menos estableciendo procedimientos claros que permitan defendernos de los abusos de autoridades corruptas en un sistema de compadrazgos, que han socavado el estado de derecho de varios países en el mundo.

Efectivamente, el tema de la protección medioambiental no es aislado sino que se contextualiza dentro del tema urbanístico, cuya legislación es claramente estructurada sobre la base del movimiento higienista del siglo 19 y que da origen a las políticas sociales que han derivó a su vez en Ministerios como los de Salud, Trabajo y Previsión Social, Vivienda y Urbanismos, Medioambiente y todos los demás referidos a políticas sociales.

El Derecho Urbanístico y de construcción en general reconoce el derecho a construir o edificar lo que no puede ser de otro modo pues constituye un derecho esencial sino que lo reglamenta para evitar todo daño a terceros y al medioambiente. La reglamentación establece límites al derecho de propiedad de manera que cualquier construcción ya sea de origen pública o privada debe respetar. Así pues, el Derecho Urbanístico chileno y su arista medioambiental nace y se desarrolla para efectos de limitarlo, en razón de la salud de los ciudadanos y por tanto la protección del medioambiente y por esto, entre los derechos que protege, tenemos los derechos al asoleamiento, a la privacidad, a la ventilación, al adecuado desplazamiento, etc.

Para establecer el verdadero sentido y alcance que se le debe dar a la normativa urbanística en el contexto medioambiental debemos atender y cumplir con los objetivos fundamentales del Derecho Urbanístico chileno nacido del movimiento higienista y cuya manifestación legal se encuentran claramente establecidos en los artículos 28 decies y 41 de la LGUC.

A_ ARTICULO 28 DECIES

La LGUC manifiesta su fundamento higienista en el Art. 28 decies en los siguientes términos:

El artículo 28 decies dispone lo siguiente:

*“Artículo 28 decies.- Transparencia en el ejercicio de la potestad planificadora. La planificación urbana es una función pública cuyo objetivo es organizar y definir el uso del suelo y las demás normas urbanísticas de acuerdo con **el interés general**. Su ejercicio deberá:*

a) Ser fundado, señalando expresamente sus motivaciones y los objetivos específicos que persigue en cada caso, especialmente cuando se realicen cambios en las propuestas, anteproyectos o proyectos.

b) Considerar información suficiente sobre la realidad existente y su evolución previsible.

c) Ajustarse a los principios de sustentabilidad, cohesión territorial y eficiencia energética, procurando que el suelo se ocupe de manera eficiente y combine los usos en un contexto urbano seguro, saludable, accesible universalmente e integrado socialmente.

d) Evitar la especulación y procurar la satisfacción de las necesidades de vivienda de la población.

e) Ser consistente con los estudios técnicos referidos a movilidad urbana, infraestructura sanitaria y energética, riesgos y protección del patrimonio natural y cultural, entre otros, conforme establezca la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, los que necesariamente deberán estar en coordinación con las políticas sectoriales asociadas a cada materia.”

B_ ARTÍCULO 41 DE LA LGUC:

En materia de planificación urbana comunal, el legislador define lo que debemos entender por Plan Regulador y acá es aún más claro con respecto al “fundamento higienista” cuando dispone en el art. 41 lo siguiente:

“Artículo 41°.- Se entenderá por Planificación Urbana Comunal aquella que promueve el desarrollo armónico del territorio comunal, en especial de sus centros poblados, en concordancia con las metas regionales de desarrollo económico-social.

La planificación urbana comunal se realizará por medio del Plan Regulador Comunal.

*El Plan Regulador es un instrumento constituido por un conjunto de normas **sobre adecuadas condiciones de higiene y seguridad en los edificios y espacios urbanos, y de comodidad en la relación funcional entre las zonas habitacionales, de trabajo, equipamiento y esparcimiento.***

“
—

De este modo, el Plan Regulador se refiere a:

- 1- Adecuadas condiciones de **higiene y seguridad** en los edificios.
- 2- Adecuadas condiciones de **higiene y seguridad** en los espacios urbanos.
- 3- Comodidad en la relación funcional entre las zonas habitacionales, de trabajo, equipamiento y esparcimiento.

En Chile se explicita la seguridad junto a la higiene por las características propias de nuestro territorio, donde son frecuentes los desastres naturales tales como terremotos, desbordamientos de ríos, aluviones, tsunamis y otros similares. Se debe tener presente que la seguridad, en los términos empleados en este artículo, también se encuentra indisolublemente ligada a la salud de las personas y por tanto tiene también una clara raíz higienista.

Es posible establecer que el Derecho Urbanístico Higienista chileno, en general, aseguran, entre otros, los siguientes derechos ligados a él que se concretan mediante las limitaciones al derecho a construir en atención a la función social de la propiedad:

- Derecho al asoleamiento
- Derecho a la privacidad
- Derecho al desplazamiento
- Derecho a una adecuada ventilación
- Derecho al distanciamiento
- Derecho al disfrute de áreas verdes
- Derecho al acceso y disfrute y protección del patrimonio histórico
- Derecho a la protección acceso y disfrute de áreas de protección ecológica, etc..

Lautaro Ríos² se refiere a esto en los siguientes términos:

“Entre los derechos, recordemos el de propiedad, la libre empresa, el derecho a la vivienda adecuada y a su entorno, el igual reparto de beneficios y cargas, el derecho a la vista, el asoleamiento, el aire puro, a la tranquilidad; el acceso a la red vial y a la urbanización, el de circulación, el de esparcimiento, y un derecho que no está escrito en ningún código pero que está inscrito en el corazón de toda persona civilizada: el derecho al goce de la ciudad”.

La ley General de Urbanismo y Construcción chilena es de carácter higienista de manera que toda su normativa cumple los propósitos originales de este movimiento y estimamos que, como ya lo señalamos, su articulado puede entenderse coherentemente si se estudia e interpreta desde esta perspectiva.

Para delimitar el contenido del Derecho Urbanístico Chileno, podemos señalar que este se refiere a:

1° Planificación basada en la ZONIFICACIÓN

2° Urbanización

3° Construcción

4° Viviendas sociales o económicas

El “Fundamento Higienista” del Derecho Urbanístico también se contiene en Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos, actualmente aplicables en Chile de acuerdo al artículo 5 de nuestra carta fundamental.

² Ríos Lautaro. Ob. Cit.

El artículo 25.1 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, de 1948 establece:³

“Artículo 25

*1. Toda persona tiene derecho a **un nivel de vida adecuado** que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad.”*

También se consagra en el Art.11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales: ⁴

“Artículo 11

*1. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona **a un nivel de vida adecuado para sí y su familia**, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y **a una mejora continua de las condiciones de existencia**. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento.”*

Complementamos lo afirmado, siguiendo a Lautaro Ríos que se refiere a este tema señalando:

“Por último, la necesidad del Derecho Urbanístico responde en definitiva a un llamado que el bien común, el orden público y la conciliación de los intereses privados hacen al legislador para impedir que la vida urbana sea más caótica de cuanto ha llegado a ser. Este llamado

³ Declaración Universal de Derechos Humanos. Recuperado el 5 de noviembre del año 2020m. Ley Chile: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1000396>

⁴ Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, adoptado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas el 19 de diciembre de 1966, suscrito por Chile el 16 de septiembre de 1969. Recuperado el 5 de noviembre del año 2020m. Ley Chile: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=12382>

trae cada día nuevos requerimientos normativos, en la medida que presionan sobre la ciudad la explosión demográfica y la corriente migratoria que fluye desde el campo, los adelantos tecnológicos que abren audaces perspectivas al arte de construir y el desarrollo industrial con sus necesidades de localización y mano de obra y con algunos productos espaciales como el automóvil, que cada día satura y contamina de manera creciente las ciudades y el hábitat urbano.

Resulta notorio que el ejercicio de la actividad urbanística afecta a un complejo de valores y de derechos de elevado rango que podrían quedar gravemente comprometidos —y aun seriamente dañados— si esa actividad no fuese regulada y controlada”⁵;

Para cumplir estos objetivos, la legislación urbanística establece limitaciones al derecho de propiedad bajo el fundamento de la función social de la propiedad:

Artículo 19.- La Constitución asegura a todas las personas:

“24°.- El derecho de propiedad en sus diversas especies sobre toda clase de bienes corporales o incorporales.

*Sólo la ley puede establecer el modo de adquirir la propiedad, de usar, gozar y disponer de ella y las limitaciones y obligaciones que deriven de su **función social. Esta comprende cuanto exijan los intereses generales de la Nación, la seguridad nacional, la utilidad y la salubridad públicas y la conservación del patrimonio ambiental.**”*

Como bien señalaba Lautaro Ríos las normas no siempre son cumplidas y de hecho cita el caso de los semáforos como ejemplo, aunque muchas veces no se cumplen ni respetan, debe

⁵ Ríos Álvarez, Lautaro, *El urbanismo y los principios fundamentales del Derecho Urbanístico*, Instituto Nacional de Administraciones Públicas, Madrid, 1985, p. 166

exigirse su cumplimiento, pues de lo contrario, se destruye nuestro sistema jurídico que es el sustento de la paz social.

MOVIMIENTO HIGIENISTA EN EL MUNDO

La “ciencia del higienismo”, “movimiento higienista” o “corriente higienista” o “higienismo” a secas, nace a mediados del siglo XIX, influida, entre otros, por los trabajos del médico vienés Johan Peter Frank. De este modo, sus orígenes históricos o teóricos se encuentran en el siglo XVIII vinculados a la Ilustración. Frank es considerado el padre de la medicina social o de la sanidad pública. Ésta se consolida finalmente con el descubrimiento de teorías científicas que dejan atrás la **teoría de la generación espontánea** que sostenía que ciertas formas de vida (animal y vegetal) surgían de manera espontánea a partir de materia orgánica, inorgánica o de una combinación de estas y es reemplazada por la que establece que **las células provienen de otras células** sostenida exitosamente, por Louis Pasteur (1822-1895) quien demostró que también los microbios se originaban a partir de otros microorganismos.

Cuando se logra establecer cómo operan los microorganismos conocidos como virus y bacterias y se reconoce definitivamente que son estos, los causantes de las grandes y mortales epidemias infectocontagiosas que han asolado al ser humano desde su aparición sobre la faz del planeta. Entre estos descubrimientos destacan de forma decisiva los trabajos de Louis Pasteur y Robert Koch. Los Institutos de Higiene Pública de Europa serán donde se formaron varios de los más importantes higienistas chilenos como Alejandro del Río Aguilar (1867-1939) y Mamerto Cádiz Calvo, (1863-1929) entre otros.”

Un buen acercamiento a este tema está disponible en el sitio Web “Memoria Chilena” de la DIBAM⁶ donde se plantea que: *“El higienismo fue una corriente de pensamiento desarrollada principalmente por médicos y tuvo su origen hacia fines del siglo XVIII. En efecto, desde la publicación en 1790 de la obra del médico vienés J.P. Frank, titulada La miseria del pueblo, madre de enfermedades. Otros higienistas, como Turner Thackrah, Arnold, Chadwick, Villermé o Virchow, contribuyeron con sus estudios a refundar la higiene como ciencia profiláctica y disciplina médica, dotada de un cuerpo doctrinario propio que la situó en primera línea de la lucha por la erradicación de enfermedades, como, la fiebre amarilla o el cólera-morbo, afecciones que se desarrollaron con más frecuencia en el medio urbano y que afectaron a la mayor parte de la población, especialmente aquella conformada por las clases más bajas, trabajadores, obreros y sus familias, cuyas insalubres condiciones de vida y de trabajo fueron focos de enfermedad permanentes. De esta manera, partiendo de la constatación de la gran influencia del entorno ambiental y del medio social en el desarrollo de las enfermedades, los higienistas criticaron la falta de salubridad en las ciudades industriales del siglo XIX, así como las condiciones de vida y trabajo de los empleados fabriles, proponiendo diversas medidas de tipo higiénico-social, para contribuir a la mejora de la salud y las condiciones de existencia de la población. La raíz del pensamiento higienista estuvo en el impacto que produjo en los espíritus europeos el proceso de la revolución industrial. La degradación de las condiciones de salubridad de los centros urbanos derivada de los procesos de industrialización y de la mayor intensidad de ocupación de los núcleos urbanos causada por el incremento de las corrientes migratorias, produjeron un proceso de deterioro de las condiciones de vida de las clases bajas de las ciudades. Prostitutas, mendigos, delincuentes y marginados poblaron las ciudades europeas; la propia literatura se hizo eco de esta situación, como lo reflejan las obras de Dickens, Zola, Galdós o Baroja.”*

⁶“ Ciencia de la Higiene o Higienismo.” DIBAM. Recuperado el 5 de noviembre del año 2020. Disponible en: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-93702.html>

Por su parte Guillermo Tella⁷ agrega: *“En pleno apogeo de la ciudad industrial, insalubre y hacinada, emergieron propuestas utopistas que articulaban de modo autosuficiente la relación entre el campo y la ciudad. En ese marco, son los higienistas quienes advierten acerca de los perjuicios instalados en la ciudad y los que lanzan las primeras leyes sanitarias con las que posteriormente se construirá la legislación urbanística contemporánea.”*

*“Para la medicina higienista tiene vital relevancia el descubrimiento de las vacunas, cuyo origen histórico, en occidente, se relaciona con Lady Mary Wortley Montagu, quien en 1718, constató que los turcos tenían la costumbre de inocularse con pus tomado de la viruela vacuna y aplicó por primera vez este procedimiento en Inglaterra.”*⁸

En 1796 también en Inglaterra, Edwar Jenner, a quién se le considera padre de la inmunología moderna, desarrolló un proceso exitoso de vacuna contra la viruela, pero sin saber el origen real de los motivos de su exitosa relación con la recuperación de los enfermos aquejados por este mal y ante la oposición de gran parte de un sector de la iglesia cristiana que acusaba a este procedimiento de interferir con los designios de Dios.

Como ya se mencionó es Johann Peter Frank el gran precursor del Higienismo y fundador de la medicina social al poner en el centro del debate la sanidad pública ambiental, al publicar en 1784 con gran acierto, el tercer volumen de su colección sobre medicina, dedicado a la alimentación, a la vestimenta y a la vivienda.

⁷Tella G. El Primer Escenario de la Zonificación Urbana; Buenos Aires: albores de una ciudad moderna. Recuperado el 5 de noviembre del año 2020. [http://bibliotecas.unam.mx/index.php/development-de-skills-informatics/how-to-cite-and-references-in-apa#:~:text=La%20APA%20\(2006\)%20utiliza%20las, trabajo%20\(p.%20220\).](http://bibliotecas.unam.mx/index.php/development-de-skills-informatics/how-to-cite-and-references-in-apa#:~:text=La%20APA%20(2006)%20utiliza%20las, trabajo%20(p.%20220).)

⁸ Ortí A. “La mujer que trajo la vacuna de la viruela y a la que nadie creyó”. 20/06/2020 02:00Actualizado a 22/06/2020 14:49. La Vanguardia. Recuperado el 20 de noviembre del año 2020. <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/edad-moderna/20200620/481830202485/viruela-vacuna-coronavirus-epidemia-covid-wortley-montagu.html>

La obra de Frank influyó definitivamente en todos quienes pasarían a conocerse como higienistas.⁹

El discurso del citado médico, conocido mundialmente con el nombre de “De populorum miseria: morborum genitrice”, es decir, “La miseria del pueblo, madre de las enfermedades”, dirigido al último curso de la Escuela de Medicina de la Universidad de Pavía, en 1790, resultó determinante en el movimiento higienista. Henry Sigerist¹⁰ señala:

“Este cambio radical y el éxito de las medidas higiénicas sobre todo por ejemplo la erradicación de la tuberculosis generó el nacimiento y desarrollo no solo de la medicina social, sino de toda las políticas sociales que abordan el problema o “cuestión social” ya no desde la perspectiva de la caridad o beneficencia y se convierten en políticas de Estado que han sido fuertemente degradadas los últimos años situación que se está revirtiendo actualmente como consecuencia de la actual epidemia de COVID 19 que nos vuelve a la realidad, notando con prístina claridad los motivos principales por el cual el urbanismo nacional y el derecho que lo regula establece alturas máximas, calles amplias que aseguren asoleamiento, distanciamientos, máximos de densidad poblacional, etc.”

En consecuencia, cada una de las normas urbanísticas tienen un sentido sanitario o higiénico y este fundamenta y explica las limitaciones al “derecho de dominio” y en el caso de Chile no debe olvidarse que, el concepto de dominio o propiedad se ve limitado no solo por la Ley, sino también y no menos relevante, por el derecho ajeno.

⁹ Sigerist H. E. “Johann Peter Frank: un pionero de la medicina social.”. Scielo. Salud Pública. Recuperado el 5 de noviembre del año 2020. <https://www.scielo.org/article/scol/2006.v2n3/269-279/es/>

¹⁰ Médico e historiador de la medicina. (Francia 1891 - Suiza 1957). Profesor de Historia de la Medicina en la Universidad de Zurich, Suiza (1921-1923) y Leipzig, Alemania (1925-1932). Profesor y Director del Instituto de Historia de la Medicina de la Universidad Johns Hopkins, Baltimore, EE.UU. (1932-1947).fuente: Recuperado el 5 de noviembre del año 2020 <https://www.scielo.org/article/scol/2006.v2n3/269-279/es/>

En el contexto de la actual pandemia el urbanismo higienista vuelve a estar presente en publicaciones científicas y periodísticas. Por citar un solo ejemplo, el periódico Español “La Vanguardia”¹¹ se refiere también recientemente a este tema en un artículo de Silvia Angulo (2020):

“Los problemas de salud pública fueron los que hicieron repensar la ciudad, porque las enfermedades afligían tanto a los ricos como a los pobres. Esta fue la principal razón del nacimiento del urbanismo moderno en Barcelona. De la mano de Ildefons Cerdà se planificó un nuevo barrio más allá de las murallas que fueron derribadas en 1854 para luchar contra las epidemias que azotaban en el siglo XIX las grandes urbes, cada vez más pobladas y con un grave problema de hacinamiento. Las cuarentenas impuestas en Barcelona para afrontar las enfermedades no habían funcionado, y el desarrollo de la ciencia y la estadística impuso la idea de “una ciudad higiénica y funcional que debía permitir una condición de igualdad entre todos los residentes que la utilizaban”, en palabras del urbanista Joan Busquets.”

...

“En esa época los médicos pensaron que el cólera se propagaba a través del aire y no del agua. Era un momento de pleno desarrollo industrial con muchas fábricas que empezaban a funcionar, y el humo negro que desprendían las chimeneas inundaba Barcelona”, apunta Solanas. De ahí, la creación de un nuevo barrio, 20 veces mayor que la ciudad vieja, con viviendas en las que entrara la luz, estuvieran aireadas y tuvieran patios interiores. Una zona residencial formada por calles arboladas de las mismas proporciones que disponían de chaflanes que hacían la función de pequeñas plazas y en las que también se garantizaba la movilidad.”

¹¹ Angulo S. “Urbanismo contra las epidemias”. 29 de marzo 2020. Diario La Vanguardia. Recuperado 5 de noviembre del año 2020.

MOVIMIENTO HIGIENISTA EN CHILE

Como ya señalamos, el higienismo toma como base los postulados de Johan Peter Frank, principalmente los presentados en su discurso “La miseria del pueblo, madre de todas las enfermedades”. Este aspecto lleva a que una de las primeras leyes del Urbanismo Higienista nacional sea la Ley de Habitaciones Obreras que buscaba proveer viviendas económicas e higiénicas a quienes no podía proveérselas por sí mismos lo que explica la inclusión de la regulación de las viviendas económicas en nuestra Ley General de Urbanismo y Construcción.

El Urbanismo Higienista chileno no solo se refiere a las normas sobre planificación, edificación y urbanización, sino también a las normas sobre viviendas sociales que en sus orígenes buscaban erradicar la existencia de los conventillos y ranchos donde las condiciones de vida son difíciles de dimensionar en la actualidad. No obstante, poco a poco y ante el abandono de la autoridad pública, muchos seres humanos se deben exponer a condiciones de vida contrarias a su dignidad.

Sobre el higienismo en Chile encontramos la siguiente referencia en el sitio de la DIBAM:

“El Instituto de Higiene de Santiago fue creado por Ley del 15 de septiembre de 1892, su primer Director fue el Dr. Federico Puga Borne, médico higienista.

El higienismo...comenzó a desarrollarse en nuestro país a fines del siglo XIX, dada la necesidad de enfrentar las enfermedades provocadas por las malas condiciones sanitarias en que residían los sectores populares. A fines del siglo XIX Chile ostentaba el record mundial de mortalidad infantil, cada año la viruela, el cólera y la tuberculosis hacían estragos en los sectores más empobrecidos. Las enfermedades de transmisión sexual como la sífilis y la gonorrea también eran una fuente de mortandad en la población adulta.

El edificio que albergó al Instituto de Higiene fue diseñado por el arquitecto Emilio Jaquier, el mismo diseñador de la Estación Mapocho y el Museo de Bellas Artes. Se instaló en el sector

de La Chimba, en la ribera norte del río Mapocho, lugar que estaba rodeado de conventillos, constituyéndose en un símbolo de la lucha de la ciencia contra la enfermedad.”

La figura política de Arturo Alessandri Palma resulta crucial en nuestro tema. Desde su época de estudiante presenta una preocupación especial por los problemas de las viviendas en que habitaban los obreros y chilenos más pobres. Su tesis para obtener el título de abogado, “Habitaciones para Obreros”, se refiere a este tema y orientará su carrera política, que lo llevó en dos ocasiones a la presidencia del país (1920-1925 y 1932-1938), asumiendo un rol protagónico en la transformación política que se lleva a cabo con el cambio constitucional de 1925, momento a partir del cual el Estado asume un rol activo en la creación de políticas públicas sociales con la creación de las leyes y decretos que fueron implementando la legislación de la medicina social, desde el código sanitario, en 1818, hasta la medicina preventiva, en 1838.

En la memoria citada, el joven Alessandri expresa lo siguiente:

“Efectivamente, las investigaciones científicas de nuestra época han venido a corroborar que la mayor parte de las enfermedades que atacan al hombre y principalmente las epidémicas tienen un origen natural, y su causa primera esta en ciertos seres microscópicos que la ciencia denomina microbios. Pues bien, estos pequeños seres, tan perjudiciales en sus efectos, nacen y se desarrollan en la humedad, en las materias pútridas, en los hacinamientos de población, lo cual sucede en casi todos los países del mundo por lo que respecta al estado actual de las habitaciones para obreros. En todas partes se han hecho curiosísimas observaciones que patentizan la íntima y estrecha proporcionalidad que existe entre las malas condiciones higiénicas de los barrios obreros y la mortalidad y estado sanitario de los pueblos y ciudades. Generalmente las casas de obreros carecen del aire necesario, elemento indispensable para la vida y esto tiene por origen el exceso de densidad, la falta de ventilación, o bien, el gran número de personas que habitan cada pieza en razón de la mucha gente que necesita morada y de la falta y carestía de estas. De suerte que no es raro ver la inmensa mortalidad que se nota en Chile, mortalidad universalmente atribuida a las malas condiciones higiénicas de nuestro bajo pueblo.” (p. 88-89)

Karl Brunner, uno de los fundadores del urbanismo chileno contemporáneo, publica un artículo sobre estos temas en la revista “ANALES de la Universidad de Chile”, correspondiente al primer trimestre del año 1930, titulado “*Problemas actuales de Urbanización.*”¹² Este ya clásico artículo es citado frecuentemente por los urbanistas chilenos y constituye, por cierto, parte de la historia fidedigna del establecimiento de la legislación urbanística vigente.

En dicho artículo, Brunner señala:

“Desde no hace mucho tiempo han existido doctrinas muy divergentes y aún contradictorias según el punto de vista, del cual se enfocaban los problemas urbanos modernos en su orientación y finalidad del mismo.

*Según ello, ya bien se consideraban los problemas bajo el punto de vista estético –artístico, o como problemas de índole exclusivamente ingenieril y aún en los últimos tiempos y en muchos casos, asuntos de salubridad pública. Cada una de estas doctrinas ha dado sus frutos en diversas partes en la ejecución de obras realizadas bajo su influencia predominante. Las grandes avenidas y plazas representativas de nuestras urbes europeas nos hacen recordar la época memorable de los edificios monumentales, pero durante la cual se olvidaban, por otra parte, de barrios populosos, sin arbitrar medidas para su extensión racional. Y así fue posible la formación de **barrios, impregnados del espíritu mercantil de especuladores, y su consecuencia natural, la sobrecongestión populosa de los mismos. Aún los grandes Boulevards monumentales de París rodean en gran parte a los barrios insalubres, que requieren urgentemente un saneamiento racional.***

¹² Brunner, Karl. “PROBLEMAS ACTUALES DE URBANIZACIÓN”. Anales de la Universidad de Chile. Santiago: Imp. Del Pacífico, 1846- v., 2ª serie, año 8, (primer trimestre 1930), p. 9-40. Recuperado el 6 de noviembre del año 2020.

La época que sigue a la monumental está dominada por el compás y regla del técnico. En ella se olvidó por completo la relación que debe existir entre el hombre y la naturaleza, la necesidad de jardines y campos de deportes y recreo.”

Desde un tiempo relativamente corto, el urbanismo ha logrado hacer una síntesis de todas estas tendencias, y se ha impuesto como una ciencia que abarca los problemas bajo un punto de vista científico.

El Urbanismo actual considera en primer término el aspecto cultural de higiene social de su misión relacionada con los problemas y las necesidades que crea, y en tercer lugar el aspecto artístico-estético, que se esmera en crear un conjunto armónico en el cuadro de la ciudad.”

Este enfoque higienista expresado quedó plasmado en nuestra ley de urbanización y construcción del año 1931, la cual resulta fundamental para comprender el actual Derecho Urbanístico Nacional que por ejemplo en el capítulo V regulaba los patios y pozos de aire y de luz.

Este movimiento higienista inspira también de manera evidente la legislación medioambiental y toda su impronta ha derivado históricamente en lo que hoy conocemos como “sustentabilidad” que últimamente en medios de comunicación es usado como estrategia de márketing limpiando la imagen e empresas altamente contaminantes y destructivas con el apelativo de “sustentable”. Sin embargo esta expresión tiene un desarrollo histórico que ha intentado borrarse de los textos de estudio pero que subsiste en la conciencia colectiva de los ciudadanos chilenos, que como nosotros reclaman cuando la autoridad amparan negocios que agreden los intereses legítimos de los ciudadanos presentes y venideros.

Es así como el viejo adagio “lo sabido por sabido se calla y por callado se olvida” se aprecia en las explicaciones que por su tenor se convierten en un acallamiento de los reclamos

legítimos de los vecinos asumiendo por algunas autoridades que su misión no es otra que facilitar negocios que generen recursos y cifras azules sin importar los costos medioambientales que afectan directamente a personas de carne y hueso y demás seres vivos.

Todas las políticas sociales nacidas del higienismo se han mantenido y profundizado tanto en Chile como en la comunidad internacional y temas como el medioambiente son su deriva natural lo que se ve reflejado en los artículos 28 decies y 41 como ya expresamos y que se sintetizan en las obligación jurídica derivadas de lo que conocemos como SUSTENTABILIDAD que ya tienen reconocimiento legal y constitucional.

6.- OBSERVACIÓN “EL EIA NO INCLUYE LA MANTENCIÓN DE LAS ÁREAS VERDES NI LA CICLOVÍA DEL BANDEJÓN CENTRAL DE AM. VESPUCIO.”

6.1.- OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

“9. El EIA no incluye la mantención de las áreas verdes ni la ciclovía del bandejón central de Am. Vespucio.

En el capítulo 1 sobre la descripción del proyecto del EIA en la página 243, específicamente al revisar el punto 1.9.5.2, indica en forma genérica en la letra c) “Conservación de obras de paisajismo y espacios públicos” las obras de mantención contempladas y dado que posteriormente se limitan las mantenciones a solo las zonas con paisajismo y/hitos urbanos, se da a entender que el titular no se hará cargo de la mantención de las áreas verdes ni la ciclovía del bandejón central de Am. Vespucio.

Es siempre obligación del concesionario de mantener toda el área concesionada, lo cual incluye la superficie, y por lo tanto las obras de ciclovías, se solicita corregir el EIA de manera que de

forma explícita se indique que la mantención de lo existente en el bandejón central de Am. Vespucio contará con la mantención del titular de la concesión según se describe en el punto 1.9.5.2, letra c) “Conservación de obras de paisajismo y espacios públicos”, vale decir incluye mantención de vegetación, mobiliario y aseo del bandejón central de Am. Vespucio, entre otros, durante la fase de construcción y especialmente durante la larga fase de operación.”

Aparentemente existen otras observaciones al respecto en el documento N°0225 Santiago, 17/02/2021 del Anexo Participación Ciudadana, Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones Estudio de Impacto Ambiental Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes, en los puntos 1.24, 1.68, 5.22.4, 5.127 y 6.13, todas referidas al mismo problema o tipo de problema donde la 1.24 corresponde a nuestra organización.

6.2.- RESPUESTA

“Respuesta: En cuanto a la mantención de la vialidad superficial, precisamos que el Titular no realizará el mantenimiento de las calzadas de superficie, veredas, ni ciclo vías, semáforos ni corredores de Buses. La infraestructura mencionada es Bien Nacional de Uso Público cuya administración se rige por normas de derecho público. El Titular, de acuerdo a sus obligaciones contractuales ha sido solamente encargado de ejecutar las obras de rehabilitación de la superficie, repavimentación con los estándares superiores a los de los pavimentos existentes y una vez terminadas las obras conforme a sus alcances, serán entregado al Ministerio de Obras Públicas (MOP), para que este disponga lo que corresponda, según el tipo y alcance de obra o por las mismas entidades que realizaban las mantenciones previo a las obras del presente EIA.

En todo caso, debemos precisar que las obras al ser rehabilitadas o reconstruidas con un estándar igual o mayor que el existente, conllevan a una reducción de los costos de mantención a futuro dado que su vida útil ha sido renovada. Las entidades que se hagan cargo de la futura mantención tendrán el beneficio de no mantener durante la etapa de construcción y al momento de recibir las se les entregará una infraestructura nueva con alto estándar, por lo que el costo de mantención se reducirá a lo largo del tiempo.

No es que el Titular se niegue a mantener ciertas obras, lo que ocurre es que existen obras que no pertenecen a la concesión durante la etapa de explotación y por consiguiente su mantenimiento no puede ser realizado por la Sociedad Concesionaria porque así está dispuesto en el contrato de concesión.

La Sociedad Concesionaria tiene la obligación de mantener la obra concesionada que son los túneles mineros de la Autopista y solamente en forma adicional los hitos urbanos y el bandejón central en superficie que incluye el nuevo Parque Los Presidentes.

El proyecto contempla que el Titular realizará en superficie solamente el mantenimiento de los Hitos Urbanos de Príncipe de Gales, Plaza Egaña y Rotonda Grecia y el Área bajo el Viaducto

Grecia con sus respectivos equipamientos y luminarias. No obstante, para el caso de Hito Urbano Rotonda Grecia, la Sociedad Concesionaria será responsable de la mantención de las áreas verdes y espacios públicos, excluidas las edificaciones comunitarias bajo el viaducto oriente, siendo Metro S.A. responsable de los accesos a la infraestructura que le es propia y el Titular a las áreas públicas a dicha rotonda y la infraestructura que le es propia. En cuanto a las edificaciones bajo la Rotonda Grecia, el Titular las entregará al MOP, que es el titular de la obra pública fiscal que se construye y éste a su vez a las Municipalidades.

La Sociedad Concesionaria ha presentado el Estudio de Impacto Ambiental como Titular teniendo presente que ha sido encargada por el Estado de Chile para ejecutar una obra determinada, de conformidad con un contrato diseñado por el Estado.”

Extraído del Anexo Participación Ciudadana, Estudio de Impacto Ambiental “Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes” Adenda Excepcional | Actualización Anexo Participación Ciudadana páginas 78 y 79, observación 1.24.

6.3.- RECLAMACIÓN

6.3.1 EL TITULAR RESTRINGE AL EXTREMO SUS COMPROMISOS Y OBRAS QUE EL MISMO HABILITA

Cuando el Titular indica *“La Sociedad Concesionaria tiene la obligación de mantener la obra concesionada que son los túneles mineros de la Autopista y solamente en forma adicional los hitos urbanos y el bandejón central en superficie que incluye el nuevo Parque Los Presidentes.”* o cuando indica *“La Sociedad Concesionaria ha presentado el Estudio de Impacto Ambiental como Titular teniendo presente que ha sido encargada por el Estado de Chile para ejecutar una obra determinada, de conformidad con un contrato diseñado por el Estado.”*, nos queda claro a las organizaciones que logramos hacer las observaciones en tiempo y plazo, que no todas las obras que realice la Titular deberán contar con la debida mantención durante el período de 45 años de concesión, período en el cual dependiendo de los

materiales que utilice tendrán una vigencia mucho menor a la cual los usuarios de esta concesión seguirán pagando el TAG o importe por utilizarla.

Más grave aún, nos queda claro que en este tramo de Américo Vespucio que en toda su extensión es compartido por al menos 2 Municipalidades y en alguno de ellos 3 Municipalidades, la coordinación para poder mantener la obra en buenas condiciones requerirá probablemente un esfuerzo muy difícil de lograr, donde el deterioro y la suciedad será la imagen que debemos acostumbrarnos.

Esta actitud y la argumentación de la Titular al inicio de la relación, preocupa y resulta evidente que trata de deslindar responsabilidades con el Estado de Chile, el cual fue el mismo que le adjudicó la concesión y queda de manifiesto cuando indica *“teniendo presente que ha sido encargada por el Estado de Chile para ejecutar una obra determinada, de conformidad con un contrato diseñado por el Estado.”*, esto hace presagiar que el trato y el trabajo para manejar problemas con esta concesionaria será complicado tanto para las comunidades y los Municipios que verán a este ente como un vecino que se transformará probablemente en indeseable, como incluso lo que le espera al Estado de Chile cuya concesionaria antes de iniciar las obras ya le está adosando la culpa a quien le dio la mano y le adjudicó un negocio por 45 años, en época de crisis.

También preocupa a los vecinos y a las comunidades que el Titular indique que *“La Sociedad Concesionaria tiene la obligación de mantener la obra concesionada que son los túneles mineros de la Autopista y solamente en forma adicional los hitos urbanos y el bandejón central en superficie que incluye el nuevo Parque Los Presidentes.”*, pues esto significa que además de mantener algunos hitos específicos, solo mantendrá los túneles mineros, por eso hemos insistido que debe comprometerse al menos a darle mantención a los accesos que evidentemente son parte de la concesión y que los vecinos aledaños no pueden entrar a limpiar

o barrer los desperdicios que normalmente botan o se les caen a los propios usuarios de las concesiones.

Ante esta realidad, los vecinos y las comunidades piden que el Comité de Ministros instruya a la Titular por medio del MOP que se haga cargo de todos aquellos elementos que son evidentemente parte de la concesión, como el tramo completo de los accesos, señalética, entre otras y sus afectaciones aledañas como caleteras o muros de contención o soporte.

También solicitamos que en aquellos puntos de indefinición que quizás el Estado de Chile puede tener algún grado de responsabilidad según indica el Titular, al menos se instruya la generación inmediata de un documento por parte del MOP en conjunto con las Municipalidades, SERVIU y otras Instituciones responsables de manera que quede en forma clara las responsabilidades de mantención, aseo, procedimientos y forma de tratar las dificultades y otras problemáticas que puedan surgir en las obras o tramos de ésta que la Titular se niega a realizar y que la realidad nos indica que en general son compartidas por 2 o 3 Municipios.

V.- SITUACIONES ILEGALES Y CONCLUSIONES

No menos relevante que todo lo planteado en este recurso ante el Comité de Ministros resulta la noticia que el proceso de aprobación ante la Comisión de Evaluación Ambiental (COEVA) de la Región Metropolitana, que establece la Ley 19.300 en su Artículo 86 se encontraría viciado ya que en la realidad dicha Comisión en lugar de actuar dentro del marco de la institucionalidad ambiental actual, en que cada uno de los organismos del Estado se debe pronunciar de acuerdo con sus competencias en el contexto de la Comisión de Evaluación

Ambiental, estaría sin embargo actuando de manera pauteada desde el mismo Ministerio del Interior, cuya única función es presidir dicha instancia a través del delegado presidencial, donde cada integrante tiene un voto.

Esta situación ha sido conocida por todas las organizaciones ya que la noticia se hizo pública a través de varios medios de comunicación, presiones que se habrían aplicado precisamente cuando los integrantes del COEVA tenían observaciones técnicas sobre los proyectos que les toca evaluar, donde uno de esos proyectos es precisamente AVO II que motiva este reclamo (<https://www.biobiochile.cl/especial/bbcl-investiga/noticias/entrevistas/2022/12/03/ex-seremi-acusa-a-gobierno-que-la-obligaban-a-favorecer-proyectos-que-ella-cuestionaba-tecnicamente.shtml>).

De ser efectivo, no sería de extrañar pues este tipo de presiones y vicios se deben realizar para lograr autorizar un proyecto mal logrado en el aspecto medioambiental, de manera de permitir que personas (las autoridades) que viven en la misma ciudad autoricen obras carentes de lógica y que afectan gravemente a ciudadanos, incluso a las mismas autoridades, al permitir la instalación de estas chimeneas, que amenazan y perturba los derechos constitucionales consagrados en la CPE en los numerales 19, N° 1 que consagra el derecho a la vida y a la integridad Física y Psíquica, el artículo 19, N° 2 que consagra el principio de igualdad ante la ley, 19 n° 4 el respeto y protección a la vida privada y a la honra de la persona y su familia, 19 N° 8 que consagra el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación numerales y 19 N°24 de la Constitución Política de la República, esto es, "El derecho de propiedad en sus diversas especies sobre toda clase de bienes corporales o incorporeales".

Además lo resuelto y el contexto aparentemente irregular en que se efectuó va en contra de la sustentabilidad en general y planificación urbana sustentable de raíz higienista consagrada en la Ley General de Urbanismo y Construcciones en sus artículos 28 DECIES y 41 y de manera evidente en contra de la propia Ley 19.300 que sostiene que se debe tender a que se verifique la incorporación armónica de la variable ambiental, territorial y social en los proyectos, permitiéndonos como país avanzar en obras confiables, **sostenibles**, inclusivas y competitivas, que garantice realmente al país mayores niveles de desarrollo y no continuar con antiguas y agotadas políticas inspiradas en modelo de negocios extractivistas.

Como conclusión, queda de manifiesto que la Resolución de Calificación Ambiental o RCA debe ser modificada o revocada según lo dispuesto en la Ley de Bases Generales de Medio Ambiente (LBGMA) ya que se cumplen copulativamente dos condiciones:

- 1) El incumplimiento de la normativa ambiental aplicable, y
- 2) Que las medidas de mitigación, compensación o reparación ofrecidas por el Titular no son adecuadas, cuando no nulas, que permitan hacerse cargo de los impactos ambientales significativos del proyecto.

Medidas propias de la normativa de protección medioambiental, incluyendo entre ellas medidas de mitigación o compensación que tiendan a la consecución de ese fin y, especialmente, a la salvaguardia del medio ambiente y de la salud de la población que podrían ser afectadas por el proyecto AVO II.

De lo alegado se encuentra argumentación suficiente para fundamentar la resolución del recursos de reclamación de competencia del Comité de Ministros según lo dispuesto en el inciso final del artículo 16 de la LBGMA, que indica que el "*El Estudio de Impacto Ambiental será aprobado si cumple con la normativa de carácter ambiental y, haciéndose cargo de los efectos, características o circunstancias establecidos en el artículo 11, propone medidas de mitigación, compensación o reparación apropiadas. **En caso contrario, será rechazado.***", y de lo dispuesto el artículo 62 del DTO N°40/2013 que dispone que la RCA que califique ambientalmente favorable un EIA, deberá certificar que "*haciéndose cargo de los efectos, características o circunstancias establecidos en el artículo 11 de la Ley, se proponen medidas de mitigación, compensación y reparación apropiadas*", lo que en este caso quedó en evidencia que no ocurre.

POR TANTO,

SOLICITAMOS AL COMITÉ DE MINISTROS: Tener por deducida RECLAMACIÓN en contra de la Resolución Exenta N° 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 mientras no corrija los aspectos observados en el proceso de participación ciudadana.

PRIMER OTROSÍ: Solicito a usted tener por acompañado los siguientes documentos en forma legal:

1. Copia simple Cédula de identidad del Presidente de la OCF Adoquines de Ñuñoa
2. Copia simple del Certificado de directorio emitido por la Municipalidad de Ñuñoa y con validez hasta el 3 de enero de 2023.
3. Copia Simple de la ficha registro de observaciones ciudadanas realizadas durante el Proceso de Participación Ciudadana por la OCF Adoquines de Ñuñoa.

CONTENIDO

SITUACIÓN PARTICULAR DE LOS RECURRENTES Y SU AFECTACIÓN.....	2
VECINOS APOYAN AUTOPISTA EN TÚNEL MINERO PERO SI SE REALIZA CORRECTAMENTE Y RESPETANDO A LOS VECINOS DE DICHA CONCESIÓN	2
CHIMENEAS DE VENTILACIÓN AFECTARÁN DIRECTAMENTE LA CONTAMINACIÓN LOCAL DEL AIRE	4
SEÑALES ERRÁTICAS Y CAMBIANTES PERCIBIDAS COMO ACOMODATICIAS AL PLANTEAR SOLUCIONES ANTE EL PROBLEMA DE LA CONTAMINACIÓN CONCENTRADA EN PROPIEDADES DE VECINOS.....	8
EL TITULAR NO DA RESPUESTAS DE FONDO A PROBLEMAS PLANTEADOS APOYADOS POR LAS INSTITUCIONES LLAMADOS A SUPERVISARLA.....	10
OTRAS PETICIONES EXPRESADAS EN LAS OBSERVACIONES AL PROYECTO	11
PETICIONES CONCRETAS DE NUESTROS VECINOS, SOLICITADAS FORMALMENTE DESDE EL INICIO DEL PROCESO	14
DESAPEGO DEL TITULAR POR DAR CUMPLIMIENTO A LAS BASES DE LA CONCESIÓN EN ESPECIAL CON LO ESTABLECIDO EN LA DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	15
I.- AFECTACIÓN DIRECTA	18
II.- ADMISIBILIDAD DEL RECURSO.	20
III. PRESENTACIÓN DENTRO DE PLAZO.	20
IV. DETALLE DE LAS OBSERVACIONES Y RECLAMACIONES CONCRETAS NO CONSIDERADAS DEBIDAMENTE...	21
1.- OBSERVACIÓN “MITIGACIÓN POR LA IRRUPCIÓN DE FLUJOS VEHICULARES MAYORES EN CALLES LOCALES, DE BARRIO, A TRAVÉS DE SOLICITUD DEL TITULAR DE CAMBIO DE SENTIDO DE LA CALLE ROSITA RENARD”	23
1.1.- OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	23
1.2.- RESPUESTA.....	25
1.3.- RECLAMACIÓN	27
1.3.1 <i>El Titular no parece entender las distintas observaciones realizadas sobre el mismo tema.....</i>	<i>27</i>
1.3.2 <i>El Titular se niega a dar solución a las observaciones planteadas por nuestra organización y otros</i>	<i>28</i>
2.- OBSERVACIÓN “MITIGACIÓN DE PÉRDIDA DE SERVICIOS PARA EL BARRIO”	29
2.1.- OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	29

2.2.-	RESPUESTA.....	31
2.3.-	RECLAMACIÓN	32
2.3.1	<i>El Titular se niega a medir el impacto para la población para la habilitación de un espacio para distribuidora de combustible y otros pequeños comercios únicos en el barrio como Lavaseco y Ferretería</i>	32
2.3.2	<i>El Titular indica erradamente que el abastecimiento de parafina no sería un problema para el barrio.</i>	32
3.-	OBSERVACIÓN “CORREGIR INTROMISIÓN DE UN NEGOCIO ABSURDO EN EL PROYECTO Y EN LA EIA” ..	34
3.1.-	OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	34
3.2.-	RESPUESTA.....	36
3.3.-	RECLAMACIÓN	37
3.3.1	<i>El Titular omite referirse al fondo de las observaciones planteadas por nuestra Organización al respecto de la existencia de otra cafetería en el barrio.</i>	37
4.-	OBSERVACIÓN “MEDIDAS PROPUESTAS DE COMPENSACIÓN PARA LA COMUNIDAD DE NUESTRO SECTOR.”	38
4.1.-	OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	38
4.2.-	RESPUESTA.....	40
4.3.-	RECLAMACIÓN	40
4.3.1	<i>El Titular se niega a compensar a uno de los barrios más afectado, sino el más afectado de Ñuñoa por esta obra.</i>	40
5.-	OBSERVACIÓN “CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA”	42
5.1.-	OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	42
5.2.-	RESPUESTA.....	45
5.3.-	RECLAMACIÓN	47
5.3.1	<i>El Titular se niega a instalar sistemas de abatimiento de contaminantes con argumentos contradictorios y sin entregar ningún estudio que respalde esa decisión.</i>	47
5.3.2	<i>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.</i>	49
5.3.3	<i>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.</i>	50
5.3.4	<i>La Línea de Base de Calidad del Aire fue calculada sin realizar mediciones en el lugar.</i>	50
5.3.5	<i>Sensores ambientales son insuficientes para asegurar la salud de los vecinos.</i>	51
5.3.6	<i>Las ventilaciones de AVO I contaminan mucho menos que las chimeneas y salidas de AVO II.</i>	52

5.3.7	<i>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.....</i>	52
5.3.8	<i>Se Reconoce Gravemente la Posibilidad Cierta que se Sobrepasen Los Valores Permitidos Generando Riesgo para la Vida de las Personas que Habitan en el Lugar, Atentando contra Los Principios Fundamentales del Derecho.....</i>	56
	A_ ARTICULO 28 DECIES	59
	B_ ARTÍCULO 41 DE LA LGUC:	60
	MOVIMIENTO HIGIENISTA EN EL MUNDO	65
	MOVIMIENTO HIGIENISTA EN CHILE.....	70
6.-	OBSERVACIÓN “EL EIA NO INCLUYE LA MANTENCIÓN DE LAS ÁREAS VERDES NI LA CICLOVÍA DEL BANDEJÓN CENTRAL DE AM. VESPUCIO.”	74
6.1.-	OBSERVACIÓN TEXTUAL REALIZADA CON OCASIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	74
6.2.-	RESPUESTA.....	75
6.3.-	RECLAMACIÓN	76
6.3.1	<i>El Titular restringe al extremo sus compromisos y obras que el mismo habilita</i>	<i>76</i>
V.-	SITUACIONES ILEGALES Y CONCLUSIONES	78



SERVICIO DE REGISTRO CIVIL E IDENTIFICACIÓN

ACHA
JANSSON

RODOLFO LEONARDO

SEXO

CHILENA

M

FECHA DE NACIMIENTO

NUMERO DOCUMENTO

06 NOV 1960

525.830.827

FECHA DE EMISIÓN

FECHA DE VENCIMIENTO

12 NOV 2021

06 NOV 2030

FIRMA DEL TITULAR

July 1. Ohio

RUN 8.997.662-6



Nació en: LINARES
Profesión: ING CIVIL DE INDUSTRIAS

2PDMP-1F

INCHL5258308270P02<<<<<<<<<<
6011066M3011065CHL8997662<6<<2
ACHA<JANSSON<<RODOLFO<LEONARDO

CERTIFICADO DE VIGENCIA PROVISORIO



SARA JULIA BARRA LOPEZ, Secretaria Municipal, (S) certifica que la Organización Adoquines de Ñuñoa, con domicilio, en Coventry N° 1693 , se encuentra inscrita con el N° 674 del Registro de Organizaciones Comunitarias Funcionales, que su directorio se encuentra integrado por las personas que se indican a continuación, conforme al proceso eleccionario comunicado a esta Secretaría Municipal con fecha 02 de noviembre de 2022; mandato que concluiría el 28 de octubre de 2025:

PRESIDENTE	Rodolfo Acha Jansson Rut: 8.997.662-6
SECRETARIO	Erika Carmona Guerrero Rut: 6.949.313-0
TESORERO	Sylvain WIELFRID FAUGERON Rut: 14.661.306-3
DIRECTOR	Claudio Navarrete Jirón Rut: 4.241.342-9
DIRECTOR	Luis Bascur Monsalve Rut: 7.297.575-8

La presente certificación no reemplaza al certificado de vigencia definitivo de directorio, de que trata el artículo 6° bis de la Ley N° 19.418 sobre Juntas de Vecinos y demás Organizaciones Comunitarias, documento que solo puede emanar del Servicio de Registro Civil e Identificación y se extiende para fines Organizacionales, cuya vigencia se extiende hasta el 03 de enero del 2023.

Santiago, 03 de noviembre de 2022



FICHA REGISTRO DE OBSERVACIONES CIUDADANAS ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Nombre Proyecto:

“Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes”

Nombre Titular:

“SOCIEDAD CONCESIONARIA AMERICO VESPUCIO ORIENTE II S.A.”

La observación la realiza como:

Persona Natural (Indicar con una X si es persona natural o jurídica)	Representante Organización Ciudadana (¡ATENCIÓN! Debe adjuntar certificado que acredite personalidad jurídica y representación vigente de la organización)	X
--	--	----------

Nombre completo y RUT de la persona natural o representante legal de la organización:

Rodolfo Acha Jansson	
	RUT 8.997.662-6

Domicilio:

Coventry 1693	
	COMUNA Ñuñoa

Nombre completo de la organización (SI ES PERSONA NATURAL, NO ES NECESARIO LLENAR ESTA SECCIÓN)

Organización Funcional Aduanes de Ñuñoa	- RUT: 53.322.043-6
--	----------------------------

Domicilio:

Coventry 1693	
	COMUNA Ñuñoa

Sra. Directora Regional del SEA RM, Andelka Vrsalovic

PRESENTE

De mi consideración:

En relación al Estudio de Impacto Ambiental **“Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes”**, y en representación de nuestra organización que justamente está en la zona de Ñuñoa situada en la punta de diamante de Tobalaba con Américo Vespucio, siendo nuestros objetivos como organización sin fines de lucro el Contribuir a la conservación y protección del medio ambiente y áreas verdes

del barrio dentro de la comuna de Ñuñoa, Colaborar y gestionar mejoras de la seguridad ciudadana y vial del barrio dentro de la comuna de Ñuñoa, Cautelar las condiciones sanitarias y de mantención general del barrio dentro de la comuna de Ñuñoa. De igual forma tenemos como objetivo general la protección del patrimonio urbanístico del barrio y velar por el desarrollo armónico de éste, del mobiliario urbano y del equipamiento y mejorar la calidad de vida, higiene, seguridad, desplazamiento, ventilación, asoleamiento, privacidad y todo otro derecho consagrado por la legislación urbanística y ambiental. Y por último, nos hacemos representantes de nuestros vecinos y socios en las instancias que permiten la participación ciudadana en los proyectos que afectan a nuestro barrio.

De esta manera quisiéramos reconocer en el proyecto AVO II un gran avance para la ciudad, especialmente considerando que la obra ahora será construida en subterráneo, **pero es importante recalcar que el proyecto sea subterráneo no implica que no afectará nuestra vida cotidiana en la superficie**, más aún si tomamos en cuenta que se alterarán radicalmente servicios actividades y la forma de vida del sector, incluyendo colegios e Iglesias. De esta manera no se entiende la negativa a reubicar ciertos servicios que el barrio valora mucho o cambiar el sentido de la calle Rosita Renard o poner filtros a las chimeneas contaminantes para que la calidad de vida de nuestro barrio se mantenga en un nivel razonable de higiene y contaminación.

Esto se encuentra ejemplificado claramente al no preocuparse de mantener servicios existentes en el barrio, como es el caso de la Copec de Tobalaba con Romeo Salinas, lavaseco, peluquerías o ferreterías del barrio que hará que tengamos que recurrir por estos servicios en grandes tiendas, que como hemos visto y por sus aglomeraciones, no permiten un manejo adecuado de la higiene ni atención en época de emergencia, dejando además a nuestra población adulta mayor sin la provisión de parafina en las proximidades para su calefacción en invierno y de estos servicios al perder la cercanía de ellos. El EIA no solo ignora esta dimensión del impacto en la calidad de vida, sino que además propone medidas muy confusas y superficiales de apoyo a la reubicación de los propios comerciantes expropiados. Especial preocupación nos genera el observar solo una mitigación mínima en la manera de compensar a propietarios y especialmente a los arrendatarios de locales comerciales que deberán perder su clientela cultivada por años obligándolos a migrar a otros lugares.

Tampoco se entiende que se agrede al barrio ubicando una chimenea SIN FILTRO para evacuar los gases y material particulado fino, altamente contaminantes directamente a la atmosfera, en medio de barrios residenciales. El EIA plantea que la cantidad total de gases y material particulado será menor a la actual, debido a que se trata de una autopista, pero no considera que al concentrar las emisiones en solo 7 puntos del trayecto, concentrará de manera crítica estos agentes contaminantes y altamente peligrosos para la salud de los vecinos de las chimeneas. Otro punto que abordamos en nuestras observaciones se relaciona con el sentido del tránsito de la calle Rosita Renard que afectará al barrio, al colegio e Iglesia Santa Marta.

Todas estas medidas que observaremos y solicitaremos en esta presentación, en la envergadura de este proyecto, probablemente resultan insignificantes desde el punto de vista monetario versus un tremendo impacto a nuestro barrio.

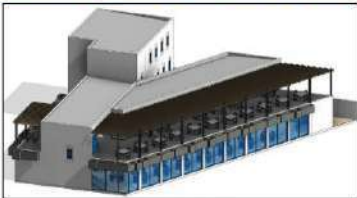
Con relación al proyecto definitivo resulta también impresentable e impropio de empresas de Ingeniería, que se recurra a ciertos artilugios para obviar algunas exigencias de calidad vial, como por ejemplo con el uso del término ciclo-paseo, con el claro objetivo de no cumplir con manuales ni recomendaciones hace años vigentes para las ciclovías. Una obra de esta magnitud debe proyectar en la superficie mejoras para el habitar de las personas, tan ambiciosas como las planteadas para los que irán manejando en el túnel, pues evidentemente por Américo Vespucio las personas que circulan en bicicleta no siempre lo hacen con fines recreacionales, sino efectivamente de transporte urbano.

En relación de este proceso de EIA, si bien este proceso de EIA es presentado por la concesionaria al SEIA, **se hace necesaria la presencia activa del MOP como mandante. De lo contrario se facilita que el titular puede argumentar que ciertas observaciones no corresponden porque no están contempladas en el proyecto base. En ese caso es el mandante el que debe abrir el marco de acción. Un ejemplo de esto es la incorporación de filtros en las ventilaciones.**

Finalmente y antes de entrar en las observaciones, resulta sano desde el punto de vista de la transparencia referirse a que el proyecto contempla una supervisión de obras independiente de la concesionaria pero financiada por ésta. Se desconoce qué empresa será, pero al ser financiada por el ejecutante se corre el riesgo evidente que la necesaria independencia se vea comprometida. Todo esto hace urgente aclarar que la responsabilidad de esta contratación será administrada por y definida por el mandante (MOP), reduciendo la acción del titular solo a financiar esta supervisión.

Así, en relación al Estudio de Impacto Ambiental **“Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes”**, del cual hemos tomado conocimiento y que actualmente se encuentra en proceso de participación ciudadana, sírvase considerar las siguientes observaciones:

TEMA	FUNDAMENTOS
1. Mitigación por la irrupción de flujos vehiculares mayores en calles locales, de barrio, a través de solicitud del titular de cambio de sentido de la calle Rosita Renard	En la etapa de operación del proyecto, debido a que la entrada desde Tobalaba hacia el sur de la autopista se realizará por la calle Rosita Renard y esta calle mayoritariamente tiene sentido de norte a sur, resulta evidente que de mantener el actual sentido de la calle se puede prever un aumento en el tránsito vehicular por dicha calle local por el tráfico remanente cuando existan problemas en la autopista o en horarios de cobro de TAG más caros, generando mayor accidentabilidad, congestión, contaminación local, y/o ruido del tráfico adicional, perjudicando los barrios residenciales que están en su interior, incluso afectando el colegio Santa Marta que está en la esquina de D. de Almagro con Rosita Renard. Esta situación no fue analizada por el EIA, por lo cual se solicita incluir estimaciones de flujo vehiculares bajo diferentes escenarios de operación del proyecto, al menos en esta calle Rosita Renard, de manera que el EIA sea capaz de determinar si habrá un impacto en cuanto a ruido, contaminación local, accidentabilidad, congestión, entre otras, para así poder proponer las medidas correctivas necesarias por el titular o la autoridad competente. Por ejemplo, los vecinos intuitivamente convencidos que eso afectará drásticamente el sector, han solicitado que el proyecto contemple que el titular o su mandante el MOP pidan el cambio de sentido del tránsito de Rosita Renard permitiendo que esta calle sea sólo de sur a norte, salvo en el tramo necesario para el acceso a la autopista desde Tobalaba, impidiendo así la entrada de tráfico residual al sector residencial y de establecimientos educacionales.
2. Mitigación de pérdida de servicios para el barrio	Nuestro barrio comprendido entre Tobalaba, Am. Vespucio, Emilia Téllez y Eliecer Parada está constituido por un número importante de adultos mayores y de pobladores de la villa Amapolas, vecinos que utilizan la parafina como combustible para su calefacción. Producto de este proyecto durante las fases de construcción y operación la estación de servicio que se encuentra en Tobalaba 5439 con Romeo Salinas desaparecerá (Ver tabla 5-4 del EIA, propiedades a reasentamiento), la estación de servicio Terpel de A. Vespucio con Echeñique, queda bastante lejos y la estación de combustible Copec de Bilbao con Américo Vespucio también queda muy retirada del barrio. Para los automovilistas no es mayor problema recorrer 2 km más, pero para las personas que concurren a pie, tercera edad, resulta complicado quedarse sin un servicio importante de combustible para calefaccionarse en las proximidades de

	su hogar. Situación similar, pero de forma menos crítica, ocurre con otros servicios como lavaseco, peluquería y ferretería, servicios que este barrio ya no contará cuando se inicie la fase de construcción y la fase de operación. Este problema no fue considerado en el EIA al no evaluar los costos asociados a tener que recurrir a alternativas, ciertamente disponibles en una gran ciudad como Santiago, pero distantes y por lo tanto de difícil acceso para cierta parte de la comunidad del barrio. La falta de estimación de costos asociados a viajes adicionales y/o cambios de modo generados, lleva a que el EIA no se plantea medidas de mitigación mientras se ejecutan las obras y en los largos años de operación de la concesión. De esta manera, se solicita que el EIA cuantifique el impacto aquí mencionado y contemple una medida de mitigación en las obras de la esquina Tobalaba y Am. Vespucio (sector Ñuñoa), habilitando un espacio para distribuidora de combustible y otros pequeños comercios únicos en el barrio como Lavaseco y Ferretería para restablecer servicios relevantes para la comunidad del barrio durante la fase de operación del proyecto. En resumen es necesario realizar una correcta evaluación del impacto de los servicios que el barrio dejará de contar, ya que el EIA ni siquiera identificó esta situación que afecta al barrio completo.
3. Corregir intromisión de un negocio absurdo en el proyecto y en la EIA	Hoy el proyecto contempla la construcción de un “edificio cafetería” en la esquina de Av. Tobalaba con Av. Americo Vespucio. Así en el documento correspondiente al capítulo 1 del EIA “Concesión Américo Vespucio Oriente II, Tramo Príncipe de Gales - Los Presidentes”, en su página 74 indica textualmente y lo aclara con la figura 1-63: Tobalaba Poniente Se considera un parque en la esquina sur poniente de Av. Américo Vespucio con Tobalaba, en el cual se proyecta un círculo central en césped, con un sendero en su contorno, que tendrá el carácter de plaza para el barrio. Además, incorpora elementos arbóreos nativos y mezcla de arbolado tradicional de Santiago que integran armónicamente la estructura en superficie de la ventilación de Proyecto, cuya propuesta arquitectónica en forma helicoidal permite dar un efecto escultórico a escala de la plaza. Adicionalmente, se considera una mejora de las veredas y la integración de infraestructura urbana, como juegos y mobiliario urbano. Las calles Romeo Salinas (al poniente) y Beethoven (al sur) se suman al espacio de la plaza, al transformarse en calles ciegas, dejando acceso a viviendas colindantes, pero sin mayor tráfico. Entre la entrada del túnel y la zona de la estructura de ventilación del Proyecto, se considera la materialización de un edificio cafetería, que contará con: • Área atención Cafetería niveles 1, 2 y terraza. • Área administración planta libre niveles 2 y 3. • Área de servicios y vestidores. • Área de cocina, frigorífico y bodegas niveles 1 y 2. • Patio interior. Figura 1-63. Edificio cafetería proyectado en Hito Príncipe de Gales: Tobalaba Poniente  Fuente: Elaboración propia. Este elemento del proyecto llama la atención, ya que el servicio de cafetería no parece ser parte del plan de negocios del proyecto de autopista. Esta propuesta no viene asociada con un análisis de impacto en el barrio donde se insertará la cafetería. Como fue detallado en la observación anterior, el proyecto tendrá un impacto negativo en la provisión de ciertos servicios básicos que

	actualmente proveen los pequeños comercios ubicados en el emplazamiento proyectado de la cafetería. Además, ya en las inmediaciones de la cafetería proyectada, existen del orden de 4 cafeterías que hoy funcionan, constituyendo una intervención en dicha actividad económica que es desarrollada por nuestros vecinos en el barrio. El EIA no evalúa el impacto que tendrá la presencia de esta nueva cafetería en el entorno socio-económico del barrio donde se insertará. Por otra parte, ni el proyecto ni el EIA evalúan las necesidades del barrio que permitieran justificar un uso determinado de un local comercial en este sector. Por ejemplo, el barrio que representamos, delimitado por Américo Vespucio-Tobalaba-Eliecer Parada-Emilia Téllez, ha planteado en otras ocasiones la necesidad de disponer de algún local comunitario para, entre otros posibles usos, constituir una sede de junta de vecinos que actualmente no existe para la Junta de Vecinos N°1. Se solicita que el EIA realice una evaluación rigurosa del impacto que tendría la instalación de dicha cafetería, tomando en cuenta los usos alternativos y mejores que podría generar como infraestructura barrial o comunal.
4. Medidas Propuestas de compensación para la comunidad de nuestro sector.	Como el barrio limitado por las calles Tobalaba, Am. Vespucio, Emilia Téllez y Eliecer Parada debe ser compensado por las obras para hacer los accesos y salidas contempladas, además en este mismo sector se encontrará uno de los piques principales de la obra, que generará muchos inconvenientes y contaminación al vecindario por los lagos 4 años que debiera durar la ejecución de la obra, convirtiéndose en uno de los barrios más afectados. De esta manera, se solicita al titular de las obras o al MOP: <u>a) Compensación para la comunidad de nuestro sector dotando al barrio de una sede vecinal:</u> Así sería muy bien evaluado que de preferencia se construya en el sector próximo a D. de Almagro con Romeo Salinas equipamiento comunitario que hoy no existe en el sector, en lugar de la cafetería actualmente proyectada, generando en su reemplazo un local como sede vecinal, donde pueda desarrollar sus actividades varias organizaciones existentes en el barrio, entre ellas la Junta de Vecinos Nro. 1, que en la actualidad no cuenta con sede propia, no encontrándose en el sector un local adecuado y asequible para esas funciones. <u>b) Compensación para la comunidad de nuestro sector complementando el acceso de la Estación Príncipe de Gales por el lado de Ñuñoa con un ascensor.</u> Una medida adicional de mitigación de la autopista a las personas que viven en nuestro sector de Ñuñoa próximo a la Estación Príncipe de Gales sería complementar el acceso de la Estación Príncipe de Gales por el lado de Ñuñoa con un ascensor que permita entrar y salir de la estación, lo cual se ha constituido como un anhelo desde hace muchos años de las personas que viven y circulan por nuestro barrio. Se debe considerar que en nuestro barrio existe el Colegio Amapolas próximo a la Estación, que entrega educación a niños, niñas y jóvenes con trastorno motor, que poseen necesidades educativas especiales múltiples, y la existencia de mucho adulto mayor, que dado lo extenso de las escaleras de dicha Estación de Metro y dado que sólo existe ascensor por el sector de La Reina, ven en esta situación una barrera de acceso que impide o dificulta el uso de dicho medio de transporte,

	mitigación que sería muy bien evaluada por la comunidad. De esta manera como segunda medida se propone como compensación al barrio que el titular financie el ascensor, haciendo el traspaso de fondos a la empresa Metro S.A., para que éste lo ejecute, convenio mediante.
5. Medidas de Mitigación para Arrendatarios o expropiados	Qué duda puede existir que los principales afectados con una obra de este tipo son los vecinos expropiados, que deben mudar su hogar o reubicar su pequeño comercio establecido por años, donde pierden su clientela y/o su red de apoyo. Se han revisado las propuestas de mitigación que contiene el EIA respecto a la expropiación de los vecinos y locales comerciales de la esquina Tobalaba con Am. Vespucio, y nuestros vecinos y miembros de nuestra organización las han considerado insuficientes ya que las compensaciones que propone el EIA no se hacen cargo de la real envergadura del impacto. Hemos identificado que las principales medidas de mitigación propuestas son medidas de ayuda y/o asesoría en la búsqueda de nuevos bienes inmuebles a adquirir (vivienda o comercio), o ayuda en la búsqueda de empresas que faciliten la mudanza. El EIA no evalúa los costos asociados al cambio de residencia impuesto por la expropiación, ni los costos asociados a la pérdida de clientela de los comerciantes, de los cuales la mayoría son arrendatarios, y por lo tanto no plantea medidas de mitigación ni compensación respecto a ese impacto. De esta forma se solicita al titular que implemente las siguientes medidas adicionales para mitigar esta incómoda situación que le toca vivir a estos vecinos afectados, de manera que: a) Cuantifique los costos asociados a las expropiaciones, incluyendo la compra de los inmuebles del sector, y todos los posibles gastos de los residentes y comerciantes asociados al cambio de lugar de residencia o de actividad comercial, incluyendo para este ultimo punto a los comerciantes dueños y arrendatarios de locales ubicados en la esquina Tobalaba con Am. Vespucio. b) Entregue un apoyo real en dinero a todas aquellas familias arrendatarias desplazadas por el proyecto para ayudarlos con los gastos y perjuicios que implica su reubicación. c) Entregue un apoyo real en dinero a todos aquellos comerciantes arrendatarios desplazados por el proyecto, especialmente a los pequeños empresarios, para compensarlos por la pérdida de su clientela. d) Pague el camión de mudanza y personal de apoyo para todas las familias y comerciantes expropiados por el proyecto, para no perjudicarlos con un gasto adicional. e) El titular cumpla con la normativa vigente, alargando la duración del Plan de Gestión Social del proyecto a 5 años.
6. Mitigación de Vibraciones	La construcción de la autopista producirá vibraciones que en el EIA aparecen calificadas como “molestas”. Analizando las normas citadas en el EIA en materia de vibraciones y ruido, los valores proyectados son calculados asumiendo que todas las fuentes de vibraciones serán en el túnel y no en la superficie ni en profundidades intermedias (por ejemplo en la construcción de ductos de ventilación, entradas y salidas de la autopista). De acuerdo a la normativa citada en el propio EIA, los niveles de vibraciones podrán alcanzar niveles de “insoportable” en puntos de la obra relacionados con ductos de ventilaciones y accesos viales a los túneles, al ser más cercanos a la superficie. De esta manera

	resulta necesario que el EIA realice un análisis detallado de la diversidad de niveles de vibraciones durante la construcción en toda la extensión de la obra. En todo caso, las molestias asociadas a vibraciones afectarán a colegios, casas y edificios durante más de 4 años que durará la construcción. El EIA indica como medida de mitigación, que el titular informará de los momentos en los cuales puedan ocurrir vibraciones. Esta medida resulta insuficiente ya que no compensará a los vecinos de la obra por la pérdida de calidad de vida durante los periodos de vibraciones más intensas. Se solicita evaluar en qué medida las vibraciones afectarán en particular a los 3 colegios ubicados a orillas de la obra (el colegio La Salle y Teresiano de Ossó, siendo estos dos los de mayor preocupación para los vecinos que representamos ya que educan sus hijos en esos colegios), incluyendo dificultades de aprendizaje, interrupciones de actividades en clases y cualquier otro tipo de perturbación. Además, se solicita que el EIA aporte precisiones y complemente la medida de mitigación planteada, meramente informativa en su planteamiento actual, con otras consideraciones que permitan mitigar las molestias que esta actividad generará, que resumimos en las siguientes solicitudes al titular del proyecto: a) Que todas las obras de construcción, incluyendo túneles, cavernas y trincheras que afectarán casas o construcciones ya existentes, se realicen solo en días y horarios hábiles de lunes a viernes, para que las vibraciones no perjudiquen el descanso de las vecinas y vecinos o sus labores de estudio y trabajo que se realizan. b) Que se use en estos sectores maquinaria de potencia reducida, como el Rodillo Vibratorio Pequeño u otros implementos que resulten más adecuados, para reducir los perjuicios y molestias derivados de vibraciones a las vecinas, vecinos y alumnado de colegios afectados. c) Que se busque planificar en conjunto con los colegios directamente impactados, las actividades proyectadas con mayores niveles de vibración, de manera de impactar lo menos posible ambas actividades (educativa y construcción).
7. Contaminación Atmosférica	El EIA plantea que la operación del proyecto producirá una disminución de la contaminación atmosférica respecto a la que se puede medir actualmente, sustentando su conclusión en un análisis que considera cierto flujo vehicular determinado. <u>Este análisis no considera variación en el flujo vehicular, ni la posibilidad de eventos, supuestamente ocasionales, de saturación de las vías dentro del túnel o en sus accesos.</u> Tales eventos son comúnmente observados en las otras autopistas urbanas de Santiago, incluyendo las que circulan en túneles, y por lo tanto representan un riesgo importante de generación de excesos de contaminación respecto a lo que plantea el EIA. Se solicita al titular realizar un análisis detallado y realista de la diversidad de escenarios posibles de flujo vehicular para estimar los parámetros de emisión de gases y material particulado a la atmosfera. Por otra parte, el proyecto contempla concentrar las emanaciones de gases y material particulado en 7 puntos correspondientes a las chimeneas de ventilación. El EIA no analiza el efecto de concentrar las emisiones totales del recorrido en estos 7 puntos, al considerar erróneamente que las emisiones se seguirán distribuyendo homogéneamente en los 5.2km del recorrido de la autopista.

	Por último, el EIA no incluye un análisis de normas de emisiones de chimeneas, ni se hace cargo de la mitigación de la contaminación atmosférica que causarán al emitir gases y material particulado fino, altamente peligrosos para la salud humana, directamente en los barrios residenciales que bordean la autopista. Al construir chimeneas, el titular se hace cargo de las emisiones de elementos contaminantes producidos dentro de los túneles, y por lo tanto, debe respetar las normas existentes en materia de emisiones de chimeneas. Así solicitamos al titular del proyecto que: - Realice un análisis detallado de la diversidad de escenarios posibles de flujo vehicular para estimar los parámetros de emisión de gases y material particulado a la atmosfera en todas las condiciones posibles de operación. - Realice una cuantificación precisa de la composición y concentración de las emisiones proyectada en cada chimenea, tomando en cuenta el volumen de aire correspondiente en los túneles, la ubicación de éstas y la diversidad de escenarios de flujo vehicular. - Entregue un análisis detallado de las normativas de emisiones de gases tóxicos y material particulado mediante chimeneas, y del nivel de cumplimiento proyectado de la autopista en su fase de operación - Contemple la instalación de sistemas de filtración de aire en todas las ventilaciones y chimeneas para disminuir la contaminación liberada, con especial atención al material particulado fino por su nivel de peligrosidad para la salud humana, sobre todo a los vecinos que residen en su proximidad inmediata. - Entregue un análisis de posibles ubicaciones alternativas de los ductos, permitiendo evaluar ubicaciones que causen el menor impacto posible en los vecinos más directos a las chimeneas actualmente proyectadas. Se propone explorar en particular el impacto que tendría la reubicación de estas en el bandejón central de Am. Vespucio. - Entregue un plan de mitigaciones y compensaciones actualizado sobre los efectos de contaminación atmosférica del proyecto, tomando en cuenta la concentración de los puntos de emisión de elementos tóxicos y contaminantes, y la diversidad de escenarios de flujo vehicular dentro del túnel y en sus accesos. En particular, a nuestro sector de la comuna de Ñuñoa nos afecta en este sentido la chimenea proyectada en la manzana interna al barrio situada entre las calles Diego de Almagro, Am. Vespucio, Beethoven y Romeo Salinas.
8. Ciclovía en la superficie de Am. Vespucio	El proyecto, en su fase de operación, proyecta una ciclovía que denomina “ciclo-paseo”. Un ciclo-paseo considera que el tránsito en bicicleta es recreacional, y excluye de facto el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Además, al considerar que la construcción de un recorrido exclusivo para bicicletas corresponde a un ciclo-paseo, el proyecto deja en evidencia que no cumplirá con manuales ni recomendaciones hace años vigentes para las ciclovías, y que garantizan seguridad de los ciclistas e integración de los recorridos al sistema vial. Este último aspecto es particularmente relevante en los puntos del proyecto en donde las ciclovías intersectan con cruces peatonales, veredas y/o calles y accesos a los túneles, puntos que se vuelven fuentes de riesgo considerable de accidentes al no respetar las normativas y recomendaciones de verdaderas ciclovías.

	Entonces se solicita al titular del proyecto que lo modifique en el sentido de: a) Cambiar el nombre a lo que llama “ciclopaseo” por “ciclovía”, de manera que ésta cumpla con la normativa y recomendaciones existentes para ciclovías. b) Evaluar los riesgos asociados a las esquinas o cruces, donde ocurre la mayoría de los accidentes y considerar revisiones al proyecto para reducir estos riesgos ajustándose a la normativa y recomendaciones existentes para ciclovías. c) Evaluar la conectividad, las intersecciones y/o continuidad con las ciclovías ya existentes en los barrios aledaños.
9. El EIA no incluye la mantención de las áreas verdes ni la ciclovía del bandejón central de Am. Vespucio.	En el capítulo 1 sobre la descripción del proyecto del EIA en la página 243, específicamente al revisar el punto 1.9.5.2, indica en forma genérica en la letra c) “Conservación de obras de paisajismo y espacios públicos” las obras de mantención contempladas y dado que posteriormente se limitan las mantenciones a solo las zonas con paisajismo y/hitos urbanos, se da a entender que el titular no se hará cargo de la mantención de las áreas verdes ni la ciclovía del bandejón central de Am. Vespucio. Es siempre obligación del concesionario de mantener toda el área concesionada, lo cual incluye la superficie, y por lo tanto las obras de ciclovías, se solicita corregir el EIA de manera que de forma explícita se indique que la mantención de lo existente en el bandejón central de Am. Vespucio contará con la mantención del titular de la concesión según se describe en el punto 1.9.5.2, letra c) “Conservación de obras de paisajismo y espacios públicos”, vale decir incluye mantención de vegetación, mobiliario y aseo del bandejón central de Am. Vespucio, entre otros, durante la fase de construcción y especialmente durante la larga fase de operación.
10. No existe mitigación ni análisis en el EIA del efecto de la losa que se proyecta sobre el canal San Carlos no evaluando el impacto al generar áreas urbanísticas residuales y arquitectónicamente “oscuras”.	Según se indica en el capítulo 1, descripción del proyecto, en su página 73, figura 1.61 y 1.62, el tramo aproximado de 200 metros de ciclovía de Tobalaba que se hará sobre el canal tendrá 2,50 metros sobre el nivel de la feria que se proyecta en Tobalaba, por lo tanto además de un obstáculo para los ciclistas que tendrán que subir esa altura, generará un murallón que puede perjudicar la seguridad y el aspecto del sector, generando como se llama en arquitectura un espacio residual, área oscura o zona roja, con alto riesgo de deteriorar el entorno facilitando vandalismo o situaciones de comportamiento humano no favorables para el entorno y un espacio aislado. Estos espacios residuales son percibidos de forma negativa, como oscuros y solitarios, transitarlos no es necesariamente una experiencia agradable, aunque estén iluminados. La feria funciona solo dos días a la semana, en los otros cinco días este muro será un espacio abandonado que no aportará al entorno. Sobre esta losa que cubre el Canal San Carlos el proyecto propone un área verde elevada, con ciclo paseo en su superficie. Solamente se ven acceso a esta área verde elevada por las rampas de bicicletas, y alguna escalera menor, lo que lo haría un lugar aislado, muy poco integrado con su entorno barrial, y por lo tanto riesgoso. De esta manera se requiere que el EIA evalúe los impactos de este hito urbanístico y arquitectónico en términos de integración con su entorno barrial y en términos de riesgos asociados, de manera de mitigar esta situación.

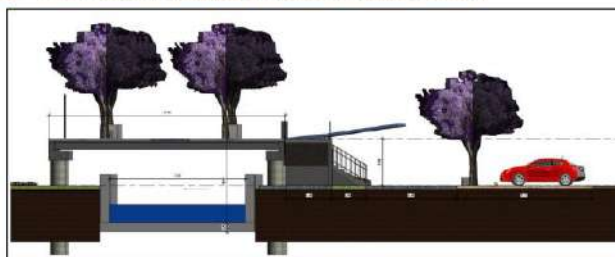
A continuación para ejemplificar la situación, se expone lo que indica el documento de descripción del proyecto en su página 73:

Figura 1-61 Feria libre Tobalaba



Fuente: Elaboración propia.

Figura 1-62 Perfil sector Feria Libre Tobalaba - acceso central



Fuente: Elaboración propia.

Si bien esta “solución” se ubica en la comuna de La Reina, nuestro barrio se encuentra al cruzar Américo Vespucio, afectando esta situación por proximidad inmediata a nuestro sector ubicado entre las calles Tobalaba, Am. Vespucio, Emilia Téllez y Eliecer Parada y contigua a un área que tendrá zonas de área verde y de entrada a la autopista, constituyendo un verdadero despoblado que será afectado por esta área residual que se genera en nuestra proximidad inmediata.

11. Supervisión de Obras y sanos aspectos de control.

El proyecto contempla una supervisión de obras independiente de la concesionaria pero financiada por ésta. Se desconoce qué empresa será, pero al ser financiada por el ejecutante se corre el riesgo evidente que la necesaria independencia se vea comprometida.

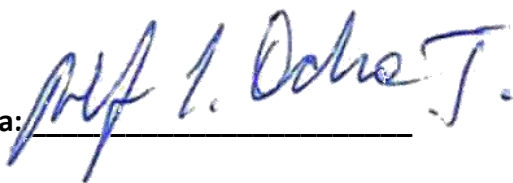
Se debe aclarar que la responsabilidad de esta contratación deba ser administrada por y definida por el mandante, reduciendo la acción del titular a financiar esta supervisión.

Debido a la envergadura de las obras y al impacto social y urbano que genera, debieran existir instancias de supervisión más allá de la Inspección técnica de obras. Se debe incorporar a los municipios involucrados, así como a las organizaciones de la sociedad civil en la fiscalización y seguimiento de las obras.

Si bien este proceso de EIA es presentado por la concesionaria al SEIA, se hace necesaria la presencia activa del MOP como mandante. De lo contrario se facilita que el titular puede argumentar que ciertas observaciones no corresponden porque no están contempladas en el proyecto base. En ese caso es el mandante el que debe abrir el marco de acción. Un ejemplo de esto es la incorporación de filtros en las ventilaciones.

NOTA IMPORTANTE: Puede hacer el número de observaciones que considere necesarias en relación formato, pero no olvide señalar todos los datos solicitados en la primera página.

Firma: _____

Handwritten signature in blue ink, appearing to read "R. Acha J.", written over a horizontal line.

Fecha: 31-diciembre-2020

Se adjunta a estas observaciones:

1. Imagen de Cédulas de Identidad de Rodolfo Acha por ambos lados, Presidente de la Organización.
2. Certificado de Directorio de Persona Jurídica sin fines de Lucro de Organización Funcional Adoquines De Ñuñoa, que se puede verificar en www.registrocivil.gob.cl.
3. Certificado de Vigencia de Persona Jurídica sin fines de Lucro de Organización Funcional Adoquines De Ñuñoa, que se puede verificar en www.registrocivil.gob.cl.

INFORMACIÓN IMPORTANTE

Registre aquí su(s) observación(es) y entregue el documento en (Según corresponda):

- Oficina de Partes SEA, Dirección Ejecutiva: **Miraflores 222, Piso 7, Santiago.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Arica y Parinacota: **7 de Junio N° 268, 5° piso, oficina 530, Arica.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Tarapacá: **Riquelme N° 1081, Iquique.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Antofagasta: **República de Croacia N° 0336, Antofagasta.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Atacama: **Yerbas Buenas N° 295, Copiapó.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Coquimbo: **Eduardo de la Barra N° 205, piso 1, La Serena.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Valparaíso: **Prat N° 827, oficina 301, Valparaíso.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional Metropolitana de Santiago: **Miraflores N° 178, piso 3, Santiago.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional del Libertador Bernardo O'Higgins: **Campos N° 241, piso 7, Rancagua.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional del Maule: **2 Oriente N° 946, Talca.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional del Biobío: **Lincoyán N° 145, Concepción.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de la Araucanía: **Vicuña Mackenna N° 224, Temuco.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional De Los Ríos: **Carlos Andwanter N° 834, Valdivia.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Los Lagos: **Diego Portales N° 2000, Oficina 401, Puerto Montt.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo: **Avenida Ogana N° 759, Coyhaique.**
- Oficina de Partes SEA, Dirección Regional de Magallanes y la Antártica Chilena: **Lautaro Navarro N° 363, Punta Arenas.**

También puede hacer observaciones **vía web en www.sea.gob.cl**, registrándose en la opción “ingreso sistema SEIA electrónico”