

**EN LO PRINCIPAL:** Reclamación del artículo 20 Ley N°19.300; **EN EL OTROSÍ:** Acompaña documentos.

**DIRECTORA EJECUTIVA  
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

**Álvaro Tapia Bravo**, en representación ya acreditada en el expediente de evaluación ambiental del Proyecto, de Inversiones Centro Sur SpA., Titular del Proyecto “**Lomas de San Miguel**”, ambos domiciliados para estos efectos en Calle Uno Sur N°690, oficina 1209, comuna de Talca, Región del Maule, a Ud., con respeto digo:

Que, dentro del plazo, y de conformidad al art. 20 de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente (LBGMA), vengo en interponer reclamación administrativa en contra de la Resolución Exenta N° 20240700171, de 23 de abril de 2024 (en adelante, RCA N°20240700171/2024), de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule (la Comisión), **notificada a esta parte con fecha 29 de abril de 2024**, según la información que consta en el expediente electrónico del SEIA del Proyecto<sup>1</sup>, que calificó favorablemente el proyecto “**Lomas de San Miguel** (el Proyecto), solicitando que **se elimine la exigencia** dispuesta en el considerando 8° de tal acto administrativo, referida a la construcción de vías de acceso y de urbanizaciones adicionales del Proyecto, la cual es ilegal y debe ser eliminada completamente del acto reclamado, en suma, por los siguientes motivos:

- (i) Se trata de una condición o exigencia que no tiene justificación técnica alguna en su imposición por parte de los órganos que la requirieron, adoleciendo de abierta falta de motivación;

---

<sup>1</sup> [https://seia.sea.gob.cl/documentos/verDestinatarios.php?id\\_documento=2161999921](https://seia.sea.gob.cl/documentos/verDestinatarios.php?id_documento=2161999921)

- (ii) Los servicios que requirieron la imposición de la condición impugnada no cuentan con competencia para haber informado respecto de ella ni para su establecimiento;
- (iii) Su imposición no obedece a ninguna obligación de cumplimiento normativo ambiental, ni siquiera sectorial. No tiene sustento en nuestro ordenamiento jurídico;
- (iv) Se trata de una condición que infringe el deber de proporcionalidad que pesa sobre los órganos participantes en el SEIA; y
- (v) Es contradictoria con el cuerpo mismo de la RCA que la contiene.

Lo anterior, de conformidad a los siguientes antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho que se pasan a exponer.

#### **ANTECEDENTES DE HECHO**

##### **EL PROYECTO APROBADO Y LA INJUSTIFICADA CONDICIÓN IMPUESTA.**

1. El Proyecto, ingresado mediante una DIA el 1 de diciembre 2023 al SEA Regional del Maule, consiste en un loteo con construcción simultánea de 324 viviendas; áreas verdes; equipamiento y vialidad interior junto con accesos a la vialidad pública existente de tuición de la Dirección de Vialidad del MOP.
2. Todo lo anterior, en un predio de superficie de 9,36 hectáreas, emplazado en la comuna de Talca, Región del Maule que enfrenta a la Avenida Puertas Negras en su numeración N° 0155, denominada también como Ruta K-611.

3. El plano layout del Proyecto con su lugar de emplazamiento, así como la distribución de las diferentes edificaciones y construcciones se aprecia en la siguiente imagen<sup>2</sup>:



4. Durante la evaluación ambiental se generaron 2 ICSARA con sus respectivas Adendas, en las cuales el Titular dio acabada y fundada respuesta a todos los requerimientos de los servicios competentes que participaron durante la evaluación.
5. Con fecha 1 de abril 2024 el SEA Regional emite el ICE del procedimiento de evaluación, determinando que, en base a los antecedentes del expediente:

---

<sup>2</sup> DIA, Cap.3, p.86.

*“El proyecto **cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable**; con los requisitos de otorgamiento de carácter ambiental contenidos en los permisos sectoriales aplicables; **no genera ni presenta los efectos, características o circunstancias del artículo 11** de la Ley N° 19.300, que dan origen a la necesidad de evaluar un Estudio de Impacto Ambiental; y el proponente ha subsanado los errores, omisiones e inexactitudes planteados en el o los Informes Consolidados de Aclaraciones, Rectificaciones y Ampliaciones<sup>3</sup>.”.*

6. En definitiva, en base a lo anterior, el SEA Regional recomienda aprobar la DIA del Proyecto, **sin condiciones ni exigencias adicionales**, esto es, de manera pura y simple en los mismos términos plasmados en el ICE.
7. No obstante, de manera inexplicable, durante la sesión de la Comisión de Evaluación Ambiental del Maule en que se votó la calificación del Proyecto, celebrada el 9 de abril 2024, la Seremi de Vivienda propuso imponerle al Proyecto la siguiente condición:  
  
*“... incluir la proyección de vías de acceso y egreso no solo hacia avenida San Miguel, sino también hacia el poniente, norte y sur de la ciudad de Talca. Debe dejarse espacio urbanizado para futuras conexiones viales<sup>4</sup>.”.*
8. En la votación, gran parte de las Seremis votaron a favor de la imposición de la condición anterior, salvo el SEA Regional, quien simplemente votó por aprobar el ICE de manera pura y simple, sin la exigencia expuesta.
9. La condición, del todo inexplicable e ilegal, tiene su origen en los pronunciamientos que durante la evaluación ambiental emitieron el Serviu y la Seremi de Vivienda del Maule, especialmente esta última quien planteó su imposición expresa durante la evaluación.

---

<sup>3</sup> ICE, N°13, p.88

<sup>4</sup> Acta Sesión COEVA Maule, p.6

10. Lo anterior, como se expondrá, fue sin perjuicio de que las observaciones de ambos órganos sectoriales fueron realizadas sin soporte ni justificación técnica alguna y fuera de sus competencias, culminando en la imposición de una medida irracional y desproporcionadamente gravosa de acuerdo al mérito del expediente ambiental.
11. Así, finalmente el Considerando 8° de la RCA N° N°20240700171/2024 de 23 de abril 2024 impuso, sin ningún preámbulo, consideración ni explicación alguna, la siguiente condición:

*“8° Que la Comisión de Evaluación estableció las siguientes condiciones o exigencias para la aprobación del Proyecto:  
El titular debe **solucionar la proyección de las vías de acceso no solo hacia Avenida Puertas Negras/Ruta K-611 y dejar espacio urbanizado para las futuras conexiones viales.**”.*

12. Tampoco contiene la condición impuesta de forma alguna los elementos necesarios para que el recurrente pueda acreditar su cumplimiento, como tampoco contiene elementos esenciales de una condición como es el plazo o momento de ejecución, etc. Siendo meramente la declaración ya expuesta.
13. En los hechos, lo que involucra la ejecución de una medida como la impuesta en la condición reclamada conlleva a ejecutar un proyecto sustancialmente diferente al aprobado, agregando 3 nuevas vialidades (que no están ni siquiera proyectadas por el PRC de Talca ni por IPT alguno) y urbanizaciones al proyecto sometido a evaluación por esta parte. **Ello en circunstancias que, durante el proceso de evaluación, se descartó fehacientemente todo impacto adverso significativo a la movilidad y conectividad de la población tanto existente como futura.**
14. No existe en todo el expediente de evaluación ambiental detalle alguno sobre el cómo tendría que ejecutarse la condición impuesta, solamente una vaga imagen

plasmada en el Ord. N°1604 de 19 diciembre 2023 de la Seremi de Vivienda en donde se indica solamente la dirección en que dicho servicio deseaba que se ejecutaran las vialidades adicionales (hacia el norte, sur y oeste)<sup>5</sup>:

- Se visualiza que el proyecto no posee futura conexión al poniente, norte y sur generando un barrio aislado del territorio con una sola conexión hacia k-611, se solicita evaluar dejar la proyección de una vía hacia el poniente, norte y sur.



15. El historial de la falta de justificación de la condición reclamada se expone en la segunda parte de este escrito. Sin embargo, desde ya se adelanta que no existe normativa ambiental ni urbanística alguna que obligue a este Titular a la ejecución de la condición impuesta, así como tampoco rola en el expediente antecedente o análisis técnico alguno que la justifique.
16. No obstante, desde ya hacemos presente a Ud., de que mi representada cuenta para la ejecución de su Proyecto no solamente con la RCA cuya condición se reclama este acto, sino que además con todos los permisos sectoriales de índole urbanística, vial y de transportes que el ordenamiento jurídico le exige, los que fueron otorgados antes de la RCA por los órganos competentes. Ninguno de dichos servicios condicionó su otorgamiento a la ejecución de accesos

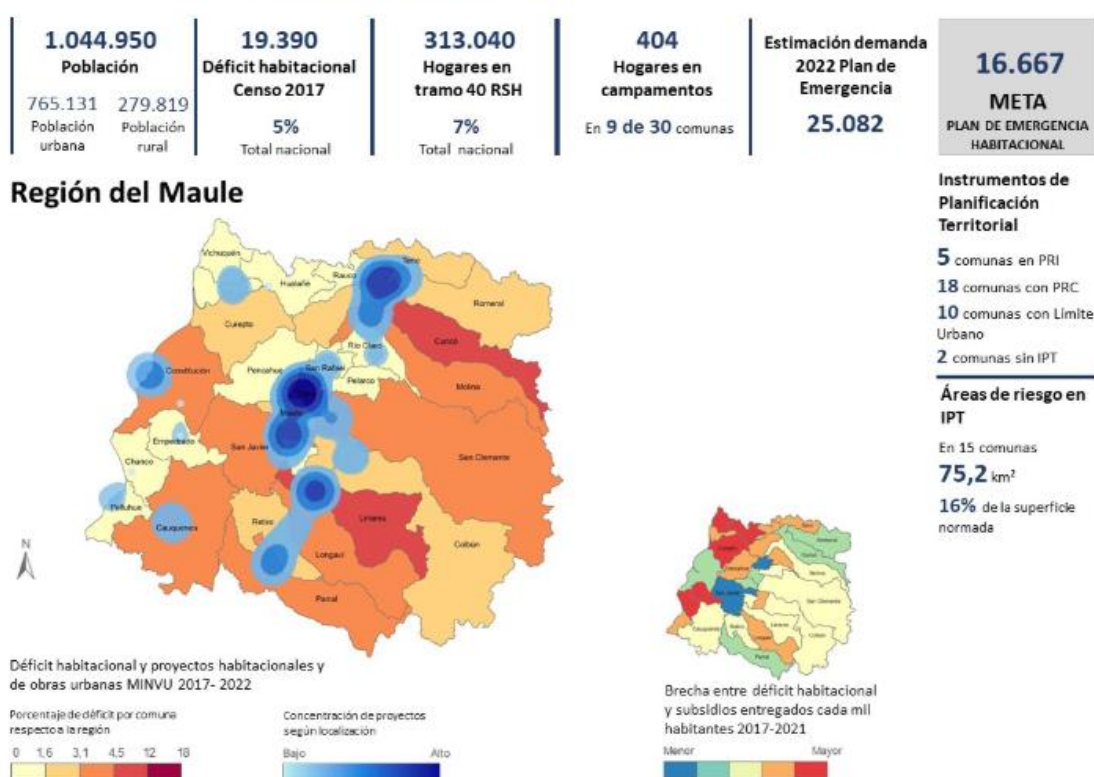
<sup>5</sup> Ord. N° 1604/2023 Seremi Vivienda.

adicionales o proyección de las vialidades exigidas en la condición del Consid.8° de la RCA.

17. En efecto, Lomas de San Miguel cuenta con Permiso de Edificación mediante Res. N°163 de 25 de mayo de 2023 en el que da cuenta que el Proyecto se emplaza en la Zona U-11 del área urbana de Talca regulada por su PRC, **y que no se encuentra sujeto el predio a la obligación de abrir nuevas** vialidades además del ensanche de la vía Puertas Negras con la cual el Proyecto tiene su vía de acceso.
18. Del mismo modo, cuenta con Permiso de Loteo con construcción simultánea otorgado por Res. N° 5 de 25 mayo 2023, el cual aprueba las obras de urbanización del Proyecto consistentes en pavimentación, agua potable, alcantarillado, electricidad y obras de ornato, sin contemplar, nuevamente, la obligación a mi representada de abrir nuevas vialidades de acuerdo al PRC de Talca.
19. Aún más importante al efecto es la autorización otorgada por la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones del Informe de Mitigación de Impactos al Sistema Vial (IMIV) mediante Res. Ex. N° 1146 de 2 diciembre 2022, en el cual participaron tanto la Seremi de Vivienda como el Serviu en su otorgamiento, sin que se haya levantado la preocupación que motivó la condición reclamada.
20. Del mismo modo, la normativa urbanística que le aplica al Proyecto a través del PRC de Talca, como se detallará en lo sucesivo de este escrito, no impone a este Titular la apertura de nuevas vialidades por no estar contempladas éstas en el IPT. De haber sido así, por cierto, que esta parte habría cumplido con aquello.
21. De lo expuesto es evidente que la condición no se encuentra justificada, por lo que la presente reclamación debe ser acogida.

22. No tendría sentido, en el contexto del Plan de Emergencia Habitación, imponer trabas sin motivación jurídica ni técnica a proyectos que dificulten la ejecución de iniciativas de esta naturaleza.
23. En este contexto, es relevante considerar que el Plan de Emergencia Habitacional con que cuenta el gobierno para hacer frente a esta problemática social, define una meta para la Región del Maule de 16.667 nuevas viviendas.

## 8.9 REGIÓN DEL MAULE



**FUNDAMENTOS POR LOS CUALES LA CONDICIÓN DEL CONSID.8° DE LA RCA  
DEBE SER DEJADA SIN EFECTO.**

**I. LA CONDICIÓN INFRINGE LOS ARTS.25 INC.2° Y 9 INC. FINAL DE LA LBGMA:  
INJUSTIFICADA TÉCNICAMENTE.**

24. El art.25 de la LBGMA dispone en su inciso primero que la RCA que apruebe un Proyecto puede establecer las condiciones o exigencias ambientales que deberán cumplirse por su Titular al momento de ejecutar el mismo. Por su parte, y en lo que interesa a la presente reclamación, el inc.2° de la misma disposición establece de manera clara que:

***“Las condiciones o exigencias ambientales indicadas en el inciso anterior deberán responder a criterios técnicos solicitados por los servicios públicos que hubiesen participado en el proceso de evaluación.”***

25. Adicionalmente, de conformidad al art.9 inc. final de la LBGMA dispone que los pronunciamientos de los servicios públicos que participan en el SEIA y respecto de los cuales se establecen las condiciones mencionadas en el art.25 de la misma ley “...deberán ser ***fundados*** y formulados ***dentro de las esferas de sus respectivas competencias.***”.
26. De dicho modo, de la normativa expuesta se desprende que las condiciones a imponerse en una RCA, para su legalidad y validez, han de cumplir con los siguientes requisitos:
- (i) Deben tener su origen en criterios técnicos;
  - (ii) Solicitados por los servicios que participaron de la evaluación;
  - (iii) A través de pronunciamientos fundados, esto es, motivados; y
  - (iv) Emitidos dentro del ámbito de sus competencias.
27. Como puede apreciarse desde ya, los requisitos (i), (iii) y (iv) no se cumplieron respecto de la condición reclamada.

28. A continuación, expongo a Ud., cómo la condición del Consid.8° de la RCA tuvo su origen en pronunciamientos que en nada obedecieron a criterios técnicos y que, abiertamente, ha sido impuesta sin fundamentación alguna.
29. En la DIA del Proyecto, desde un inicio mi representada afirmó que su diseño, incluyendo la contemplación de un único acceso del Proyecto hacia la vialidad pública era “***acceptable en el sentido de que dará continuidad al área urbanística, no generando polos de desarrollo urbano aislados y adecuándose al uso permitido por el Plan Regulador vigente<sup>6</sup>.***”. Para fundamentar lo anterior, acompañó en el mismo acto en el Anexo 2.1 de la DIA el IMIV aprobado por la Seremi de Transportes del Maule mediante la Res. Ex. N°1146/2022.
30. Frente a ello, la Seremi de Vivienda y el Serviu del Maule presentaron las siguientes observaciones mediante sus Ord. N° 574/2023 y 1454/2023, respectivamente:

La Seremi de Vivienda cuestionó inicialmente que “*el proyecto no genera conexión inmediata con vía San Miguel, generando barrios cerrados, **sin comunicación con el entorno urbano, aumentando tiempos de desplazamiento y generando una sobrecarga vial hacia ruta K-611.** El proyecto **no se integra al entorno urbano**, nuevamente se visualiza **nula conexión con proyectos habitacionales cercanos**, convirtiéndose en un proyecto isla.”.*

Por su parte, el Serviu le pidió al Titular **explicar la aseveración plasmada** en la DIA y reproducida previamente ya que el proyecto “... **no genera proyecciones de calles hacia posibles nuevos proyectos colindantes futuros**, que generen interconexión vial con la ciudad, en sentido norte-sur y oriente-poniente.”.

---

<sup>6</sup> DIA, apartado 3.3.4.

31. Desde ya se aprecia una completa falta de análisis técnico de parte de los servicios observantes, realizando sus observaciones sin fundamento técnico, por lo que en realidad se trata de meras opiniones carentes de valor para la evaluación.
32. En la Adenda 1 de la evaluación consta que el Titular defendió su derecho a diseñar el Proyecto presentado por él en la forma ingresada al SEIA, el cual no contiene aperturas viales adicionales a las contempladas originalmente. Además, se hizo cargo de las observaciones respecto al impacto a la movilidad local, tiempos de desplazamiento y sobrecarga vial de la ruta K-611/Av. Puertas Negras.
33. En efecto, en la respuesta 4.4.2 a) y b) de la Adenda 1 el Titular **presentó justificaciones técnicas adecuadas para justificar la inexistencia de efectos adversos significativos sobre los tiempos de desplazamiento de la población actual y futura, así como también para justificar la inexistencia de nuevas aperturas viales en el diseño de su Proyecto.**
34. De dicho modo, acompañó flujos actuales y proyectados de las vialidades dentro del área de influencia del Proyecto, concluyendo luego de la modelación que ***“La vialidad analizada perteneciente al área de influencia establecida en el presente estudio cuenta con la capacidad suficiente antes y posterior a la implementación del proyecto inmobiliario (...). Se obtiene que la mayor parte de las vías estudiadas presentan niveles de servicios aceptables, en las que se tiene un nivel estable de flujo, tiempos de demora y grados de saturación aceptables, los que se incrementan como máximo en 20% al incorporar la demanda generada por el proyecto en el año 2026”.***
35. Los únicos puntos en los que se identificaron máximos de saturación fueron en las intersecciones de la Ruta K-611 con Av. San Miguel, en donde ésta pasa de 111% (sin proyecto) a 135% (con proyecto). Al respecto, se hizo presente que “en

---

<sup>7</sup> Adenda 1, respuesta 4.4.2, pp.91-93.

la situación base dicha intersección ya opera con saturaciones (...). En cuanto al incremento de demora en la misma intersección es de 1s.<sup>8</sup>”. De dicho modo el Titular concluye, fundado en análisis y criterios técnicos, que “**no se genera una obstrucción a la libre circulación de los usuarios ni un aumento considerable en los tiempos de desplazamiento**, lo que queda reflejado en el incremento de demoras y grados de saturación, **tampoco se generan congestiones permanentes en el área de influencia, los que existen en escenario base<sup>9</sup>.**”.

36. Finalmente, pese a la inexistencia de significancia respecto a los tiempos de desplazamiento, el Titular con el fin de mejorar las condiciones operativas de la intersección de Av. San Miguel con Av. Las Rastras y Av. San Miguel con 34 Oriente “*propone una reprogramación semafórica en ambas intersecciones, con el fin de actualizar los ciclos y fases del semáforo en base a la nueva demanda proyectada<sup>10</sup>*”, como Compromiso Ambiental Voluntario.
37. No obstante, el Serviu y la Seremi de Vivienda continuaron con su oposición al diseño del Proyecto presentado al SEIA (como se ha señalado, no alude a los eventuales impactos o a su evaluación, sino al diseño mismo, lo cual es prerrogativa exclusiva de su Titular) observando a través de los Ord. N° 2981/2023 (Serviu) y Ord. N° 1604/2023 (Seremi Minvu) lo siguiente:
- El Serviu insiste en que el Titular “**Debe argumentar la decisión de no generar vialidades con la ciudad futura**”, sin agregar mayor análisis técnico a su observación, así como tampoco sin exigirle al Titular la imposición de una medida, compromiso o condición determinada (y justificada).
  - Por su parte, la Seremi de Vivienda no se hizo cargo de las respuestas del titular, sino que se adhirió a los cuestionamientos del Serviu, exigiendo

---

<sup>8</sup> Adenda 1, respuesta 4.4.2, pp.91-93.

<sup>9</sup> Adenda 1, respuesta 4.4.2, pp.93.

<sup>10</sup> Adenda 1, respuesta 4.4.2, pp.94 y 98.

esta vez, la modificación del Proyecto al indicar que “***Se visualiza que el proyecto no posee futura conexión al poniente, norte y sur generando un barrio aislado del territorio con una sola conexión hacia K-611, se solicita evaluar dejar la proyección de una vía hacia el poniente, norte y sur.***”

38. En ningún pasaje de sus ordinarios la Seremi o el Serviu indican técnicamente por qué el Proyecto estaría “generando un barrio aislado de la ciudad o el territorio”. El sólo hecho de contar con una conexión vial no implica necesaria y obligatoriamente lo anterior.
39. Prueba de ello son las respuestas, fundadas y técnicas, acompañadas por el Titular en la Adenda 2 del expediente en la cual procedió derechamente a evaluar la posibilidad y necesidad ambiental de proyectar las 3 vías adicionales que la Seremi de Vivienda le exigió sin justificación técnica.
40. En efecto, en la respuesta 1.2 de la Adenda 2 el Titular procede a “evaluar la posibilidad de generar nuevas conexiones”, aclarando que:
- (i) En el PE N°163/2023 del Proyecto otorgado por la DOM de Talca “***fueron definidas las vialidades junto al Asesor Urbanista de dicha Municipalidad, las cuales cumplen con el Plan Regulador Comunal, LGUC y OGUC vigentes***”.

Del mismo modo señaló luego en la misma Adenda 2 que “... *de hace las modificaciones según lo solicitad a evaluar, esto implicaría iniciar nuevamente el proyecto en sus procesos sectoriales, los que ya están aprobados, tales como arquitectura, ingeniería tales como agua potable y alcantarillado, pavimentación y aguas lluvias, IMIV...*”<sup>12</sup> e, incluso, esta misma evaluación ambiental;

---

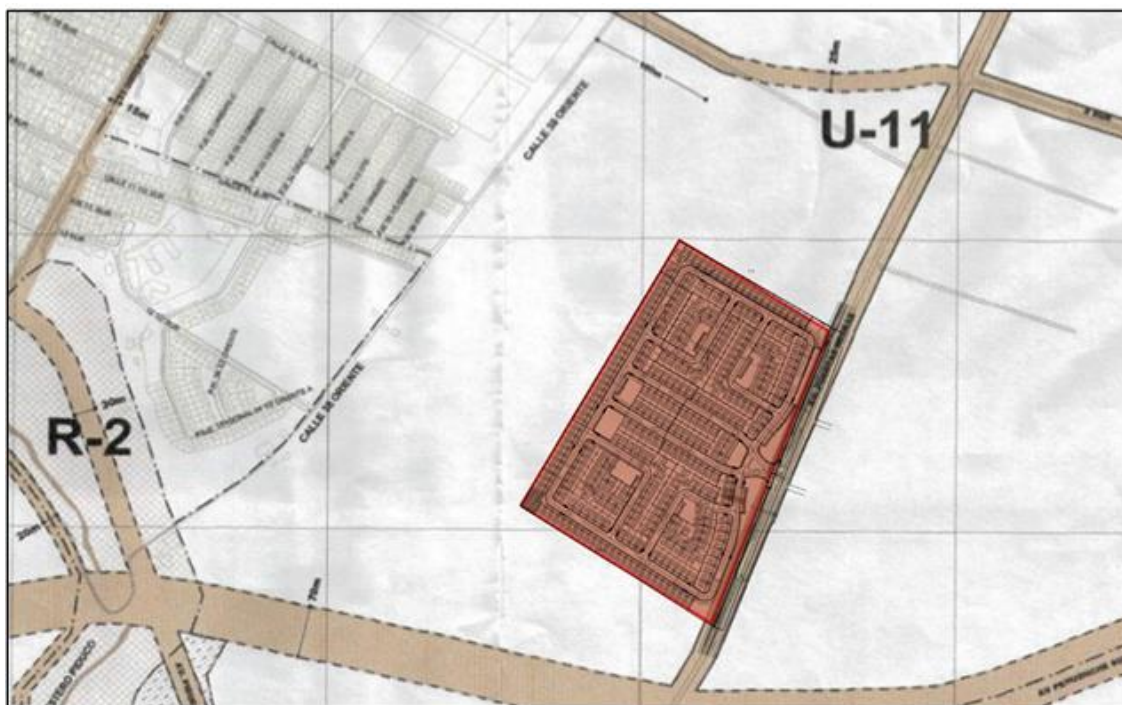
<sup>11</sup> Adenda 2, respuesta 1.2, p.5

<sup>12</sup> Adenda 2, respuesta 1.2, p.29.

- (ii) El **Proyecto cumple con la mantención de una circulación continua**, por cuanto todas las calles interiores del Proyecto al cual se accede a través de Av. Puertas Negras / Ruta K-611, *“cuentan con un ancho de calzada de 7 metros, mientras que los pasajes cuentan con ancho de 3.50 o 3.52m, lo que permite incluso el estacionamiento en sus costados sin interrumpir libre tránsito.”*;
- (iii) Adicionalmente, la iniciativa sometida a evaluación cuenta con un **IMIV** intermedio aprobado por la Res. Ex. N°1146/2022 de la Seremi de Transportes del Maule, el que **señala expresamente -y luego de una participación técnica de los órganos competentes en la materia- que el acceso vehicular del Proyecto es a través de Av. Puertas Negras, sin existir necesidad de algún otro acceso**, tal como se aprecia en la siguiente imagen<sup>13</sup>:



- (iv) Del mismo modo el Titular agregó que de acuerdo con las definiciones y normas urbanística del único IPT aplicable en la zona, el PRC de Talca, no se proyecta la apertura de nuevas vialidades en el sector. Cabe indicar que esta circunstancia sería la única que, de acuerdo a la normativa urbanística, puede obligar a un titular a abrir vías públicas, tal como se aprecia del siguiente plano oficial del PRC<sup>14</sup>:



Si bien se aprecia la apertura de nuevas vías en el plano oficial (al norte y al sur del mismo con líneas entrecortadas), ninguna de ellas conecta ni enfrenta al predio del Proyecto de mi representada, por lo que **su materialización le corresponderá a las futuras urbanizaciones y proyectos que deseen emplazarse y ejecutarse en el sector.** Son ellos, y no mi representada, los que deberán ejecutar dichas vías, las que se encuentran muy alejadas del predio del Proyecto.

<sup>14</sup> Adenda 2, respuesta 1.2, p.7.

- (v) Asimismo, se hizo presente que al no existir declaratoria de utilidad pública para la apertura de nuevas vías, se hace casi prácticamente imposible para el Titular la apertura de ellas, por cuanto *“los predios colindantes al área de emplazamiento del proyecto no son propiedad del titular, por lo tanto, no existe certeza de que, al generar nuevas conexiones al poniente, norte y sur, éstas vayan a ser utilizadas en el futuro, generando focos de inseguridad, dado que las conexiones a terrenos baldíos sin urbanización fomentarían la pérdida de seguridad de los futuros propietarios del Proyecto. Adicionalmente se fomenta la generación de microbasurales, vectores sanitarios...”<sup>15</sup>*.
- (vi) Adicionalmente el Titular incluso se hizo cargo de un análisis de riesgo respecto a la necesidad o no de abrir nuevas conexiones viales. En ese sentido, aclaró que, si bien existen riesgos naturales asociados al Proyecto tales como inundaciones e incendios, dicho riesgo es bajo de acuerdo a datos del Ministerio de Medio Ambiente y que, entendiendo la preocupación de los servicios observantes de que *“las nuevas conexiones podrían permitir nuevas vías de evacuación ante la posibilidad de ocurrencia de riesgos naturales, es que el proyecto considera zonas de seguridad, distribuidas en las áreas verdes del proyecto...”<sup>16</sup>*.
41. Es por todo lo anteriormente expuesto de que el Titular finalmente justificó su decisión de que **“se mantendrá la geometría actualmente aprobada del proyecto, sin generar nuevas conexiones”**, por no estimarse ambiental ni urbanísticamente necesarias.
42. Finalmente, y estrechamente relacionado con la necesidad o no de abrir nuevas conexiones viales, en la respuesta 4.3 de la Adenda 2, el Titular concluye respecto al análisis del art. 7 literal b) del RSEIA (obstrucción a la libre circulación, conectividad o aumento significativo de los tiempos de desplazamiento), que

---

<sup>15</sup> Adenda 2, respuesta 1.2, p.8.

<sup>16</sup> Adenda 2, respuesta 1.2, pp.8-9.

*“Mediante la identificación de las actividades económicas y productivas identificadas al interior del área de influencia y la circulación de vehículos asociados al Proyecto, se puede establecer que en un 100% existirá tránsito por vías urbanas, las cuales poseen las condiciones estructurales y de diseño para incorporar los viajes asociados al proyecto*<sup>17</sup>.”.

43. Asimismo, se agrega en el mismo análisis que las modelaciones del IMIV se realizaron para los períodos más cargados del día en horarios punta de tarde y mañana, ejecutándose un análisis de proyección de saturación vial por vehículos, concluyéndose que éste **“no genera impactos significativos sobre el componente vial, manteniendo niveles aceptables en las vías inmersas en su área de influencia (...), de acuerdo al análisis realizado, y los resultados del IMIV, no se genera un aumento significativo en las demoras, con diferencias de 3 segundos aproximadamente entre situación base y situación con proyecto**<sup>18</sup>.”.
44. Por lo que se reafirma en la misma respuesta de la Adenda 2 que **“la vialidad analizada perteneciente al área de influencia establecida en el presente estudio cuenta con la capacidad suficiente para recibir la nueva demanda de vehículos y peatones, y posterior a la implementación del proyecto inmobiliario**<sup>19</sup>.”
45. En definitiva:
- a. Si se acreditó que la vialidad contaba con capacidad suficiente para recibir nuevos vehículos;
  - b. Si se justificó que no era necesario abrir nuevas vialidades ni conexiones ni aún para hacer frente a situaciones de riesgo; y
  - c. Si incluso se hizo ver que el Titular no estaba normativamente obligado a ejecutar dichas aperturas.

---

<sup>17</sup> Adenda 2, respuesta 1.2, p.116

<sup>18</sup> Adenda 2, respuesta 1.2, p.118

<sup>19</sup> Adenda 2, respuesta 1.2, p.118

¿Parecía razonable imponer una medida como la exigida injustificadamente en el Considerando 8° de la RCA? **Evidentemente, no.** Se trata únicamente de deseos de las autoridades sectoriales, que pretenden que mi representada materialice, sin que exista fundamento alguno para ello.

46. A pesar de los análisis técnicos fundados realizados por el Titular en la Adenda 2 y en los documentos Anexos de la evaluación a los que se ha hecho referencia, la Seremi de Vivienda y el Serviu, con injustificado sesgo, mantuvieron su postura mediante los Ord. N° 451/2024 y 572/2024, respectivamente, indicando que:

La Seremi de Vivienda mantuvo su posición de que “... **el desarrollo urbano genera un loteo sin conectividad** adecuada a áreas residenciales **según lo establecido en el plan regulador vigente**. Esta falta de conectividad plantea preocupaciones significativas desde una perspectiva ambiental y de desarrollo urbano sostenible:

*En primer lugar, la **ausencia de una red de conectividad efectiva puede resultar en un aumento del tráfico vehicular** y, por ende, en una mayor emisión de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. (...).*

*Además, la falta de conexiones adecuadas entre áreas residenciales y comerciales puede limitar el acceso de los residentes a servicios básicos, lo que podría perpetuar la dependencia del transporte privado y aumentar la fragmentación urbana.”.*

Por su parte, el Serviu insistió indicando que la respuesta dada por el Titular en la Adenda 2 “...se considera insuficiente en el sentido que mantiene una propuesta de loteo sin una conectividad adecuada con el resto de la ciudad y su proyección urbana.”.

47. Finalmente, y pese a un ICE del SEA Regional que recomendaba aprobar el Proyecto de manera pura y simple, sin sujeto a condiciones, la Seremi de Vivienda en la Comisión de Evaluación solicitó la imposición de la condición, la

cual quedó finalmente expresada en el Consid.8° de la RCA, el que no contó con justificación técnica alguna.

48. En efecto, se aprecia que la condición impuesta en el Consid.8 de la RCA sólo fue requerida una sola vez durante el procedimiento de evaluación (por la Seremi de Vivienda a través del Ord. N°1604/2023 que se pronunció sobre la Adenda 1), y que las preocupaciones de los servicios involucrados no se plasmaron en observaciones técnicas fundadas, ni en sus ordinarios, ni en los ICSARA, ni mucho menos en la motivación de la RCA en lo relativo a la condición reclamada. De lo único que dan cuenta los Ordinarios ya citados es de observaciones que se basan en el mero mérito o capricho administrativo, sin otorgar razón técnica de sus dichos.
49. En definitiva, se pretende por estas autoridades sectoriales que mi representada financie infraestructura pública que no le compete, aprovechando para ello la instancia del SEIA. Es claro, Señora Directora, que este instrumento de gestión no tiene por objeto ser una herramienta para forzar a los privados a ejecutar obras que están al margen de sus proyectos, sin que medien antecedentes serios, fundados en la evaluación, que lo exijan para hacerse cargo de impactos derivados de su ejecución. Ello, como Ud. sabe -y fue ratificado por el SEA regional al aprobar sin condiciones- no ocurre en este caso.
50. Mi representada explicó claramente, especialmente en la Adenda 2, el porqué el diseño de su Proyecto no contenía, ni debía contener, la apertura de las 3 vías adicionales que tanto se exigió sin fundamento alguno, para luego observar con sorpresa como dicha condición de todos modos terminó impuesta en el Consid.8° de la RCA.
51. La jurisprudencia ambiental, así como las decisiones de esta Dirección Ejecutiva al momento de conocer reclamaciones de titulares en contra de imposición de condiciones o exigencias ilegales o arbitrarias, se han pronunciado de manera importante al respecto.

52. Así, el Tercer Tribunal Ambiental ha indicado que una RCA puede imponer condiciones, pero debe especificar técnicamente los motivos que llevaron a la imposición de la misma. En efecto, declaró la judicatura que “...***si bien la RCA N°208/2020 señaló que la imposición de la condición (...), dicho acto no explicitó los motivos que, desde el punto de vista técnico llevaron a la determinación de las emisiones atmosféricas al cuarto año de funcionamiento del Proyecto y al establecimiento de la condición<sup>20</sup>.***”.
53. Lo anterior es justamente lo que acontece en la especie, en donde tenemos una RCA favorable cuyo Considerando 8° se encuentra completamente aislado y en disonancia con la misma. Impone una condición que no tiene justificación alguna en otras partes de la resolución, consistente en una obligación que tampoco le indica a su Titular la forma, ni la oportunidad en que debe cumplirse, ni mucho menos los medios de verificación asociados o los servicios con los que debe coordinarse el Titular.
54. Del mismo modo, el mismo fallo citado aseveró que “...***la falta de expresión de los fundamentos de la condición en la etapa del procedimiento de evaluación en que fue impuesta, constituye por sí misma una vulneración a lo previsto en el art. 25 de la ley N° 19.300, que exige que las condiciones o exigencias ambientales que deben cumplirse para ejecutar el Proyecto respondan a criterios técnicos solicitados por los servicios públicos que hubiesen participado en el proceso de evaluación. Lo anterior, especialmente si se considera que la metodología para determinar (la concurrencia o no de la condición o exigencia), no se encuentra expresamente establecida en algún instrumento normativo, sino que corresponde a un aspecto de naturaleza discrecional, por lo que la autoridad se encuentra obligada a explicitarla en dicho procedimiento<sup>21</sup>.***”.

---

<sup>20</sup> Inmobiliaria el Bosque S.A. con Director Ejecutivo SEA (2022): Tercer Tribunal Ambiental, 16 agosto 2022, R-8-2021,C.22°.

<sup>21</sup> Inmobiliaria el Bosque S.A. con Director Ejecutivo SEA (2022): Tercer Tribunal Ambiental, 16 agosto 2022, R-8-2021,C.33°.

55. En este caso, ante la ausencia de una obligación expresa de abrir nuevas vialidades y aperturas de conexiones viales en la normativa urbanística (LGUC, OGUC y PRC de Talca) y vial (DFL MOP N°850/1997); los servicios públicos, así como la COEVA del Maule, se encontraban jurídicamente obligados a explicitar los motivos y análisis técnicos específicos que realizaron para concluir que la condición reclamada en la especie era procedente e idónea a los fines por ellos propuestos, lo que evidentemente no ocurrió.
56. Frente a los análisis técnicos y a la indicación expresa de metodologías empleadas por el Titular en la Adenda 2<sup>22</sup>, nos encontramos con respuestas vagas e injustificadas de los servicios que culminaron con la imposición de la exigencia reclamada en autos.
57. El fallo citado más arriba finaliza concluyendo que “...los fundamentos técnicos de la decisión en cuestión no fueron explicitados ni son posibles de verificar a partir del análisis de los expedientes de evaluación ambiental (...), lo que impide comprobar si la medida es procedente, al no ser posible determinar el origen de los datos...<sup>23</sup>”.
58. Se desconocen, por tanto, los siguientes parámetros técnicos levantados tanto por el Serviu como por la Seremi de Vivienda para imponer la condición reclamada, por cuanto ellos jamás fueron explicitados, ni tampoco justificados por ellos:
- (i) La supuesta generación de “barrios cerrados sin comunicación con el entorno urbano” del Proyecto<sup>24</sup>. No consta ningún análisis territorial ni urbanístico de parte de los servicios, a diferencia de las respuestas del Titular en Adenda 2<sup>25</sup>;

---

<sup>22</sup> Adenda 2, respuesta 1.2.

<sup>23</sup> *Inmobiliaria el Bosque S.A. con Director Ejecutivo SEA* (2022): Tercer Tribunal Ambiental, 16 agosto 2022, R-8-2021,C.38°.

<sup>24</sup> Ord. N° 674/2023 y 1604/2023, Seremi Minvu; y Ord. N° 572/2023, 1454/2023 y 2981/2023 Serviu

<sup>25</sup> Adenda 2, respuesta 1.2.

- (ii) El “*aumento de tiempo de desplazamiento y sobrecarga vial hacia ruta K-611*”<sup>26</sup>. No existe ningún análisis vial, ni de tiempos de desplazamiento del Proyecto por parte de los servicios involucrados. Por el contrario, el Titular tanto en la DIA como en las 2 Adenda realizó técnicamente el descarte de este efecto adverso significativo<sup>27</sup>;
- (iii) El hecho de que el diseño del Proyecto generaría “*un aumento del tráfico vehicular y, por ende, una mayor emisión de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos*”<sup>28</sup>., sin reparar la Seremi de Vivienda que el Titular en el Anexo 2.4 de la Adenda 1 acompañó un Informe de Estimación de emisiones atmosféricas, justamente indicando que éstas en la fase de operación corresponderán “*a las generadas producto del tránsito y combustión de los vehículos particulares de los habitantes del conjunto habitacional, tanto en el área del proyecto como fuera de este*”<sup>29</sup>”, concluyendo que éstas cumplen con los límites máximos de emisión del PPDA de Talca<sup>30</sup>, sin siquiera estar obligado a compensar emisiones;
- (iv) Una supuesta limitación del “*acceso de los residentes a servicios básicos, lo que podría perpetuar la dependencia del transporte privado y aumentar la fragmentación urbana*”<sup>31</sup>”, sin, nuevamente, dar justificación técnica alguna de aquello, y omitiendo de que el Proyecto, dando cumplimiento a las disposiciones de la LGUC respecto a las cesiones, contempla cesiones de equipamiento y áreas verdes suficientes para la nueva población, así como también soslaya que el Titular en Adenda 2 también realizó el análisis y justificación de la inexistencia de efecto adverso significativo sobre el acceso a servicios básicos;

---

<sup>26</sup> Ord. N° 674/2023, Seremi Minvu

<sup>27</sup> Adenda 1, respuestas 4.4.2 a) y b); Adenda 2, respuesta 4.3.

<sup>28</sup> Ord. N° 451/2023, Seremi Minvu

<sup>29</sup> Adenda 1, Anexo 2.4, Informe de Estimación de emisiones, p.42

<sup>30</sup> DS MMA N° 49/2016.

<sup>31</sup> Ord. N° 451/2023, Seremi Minvu

59. De este modo, se aprecia como el titular contraargumentó técnicamente todas y cada una de las aseveraciones injustificadas de los servicios, las que no se basaron en requisitos ni argumento técnico alguno en el mérito del expediente.
60. Por otra parte, esta Dirección Ejecutiva a propósito de una reclamación administrativa en contra de una condición impuesta en la RCA del Proyecto “Conjunto de Viviendas Sociales”, se manifestó mediante la Res. Ex. N° 1625/2015 del siguiente modo:

*“... se puede observar que durante el proceso de evaluación la CONAF **no justificó de ninguna manera los motivos de la condición en los términos en que fue impuesta.***

*(...)*

*De este modo, se **precia en el oficio emitido por CONAF durante la evaluación una falta de fundamentación sobre la necesidad de establecer tal condición, que impide justificar su imposición dentro del SEIA. Así el citado organismo no señala las razones precisas por las cuales solicita (la imposición de la condición)***<sup>32</sup>.”.

61. En fin, todo lo hasta aquí indicado no solamente infringe las normas citadas inicialmente de los arts. 9 inc. final y 25 inc.2° de la LBGMA, sino que además el deber de motivación de los actos administrativos del art.11 inc.2° y 41 de la LBPA en virtud del cual los fundamentos y motivos de una decisión siempre deben ser expresados por la Administración, los que en el caso de las condiciones a las RCA, deben basarse en criterios técnicos emitidos por los Servicios de la evaluación, dentro de sus competencias, lo que tampoco ocurrió en la especie.
62. El deber de fundamentación del art. 41 inc.4° de la LBPA dispone que “*las resoluciones contendrán la decisión, que será fundada*”. De igual manera, el artículo 11 de la misma ley, dispone en su inciso segundo que “**Los hechos y fundamentos de derecho deberán siempre expresarse en aquellos**

---

<sup>32</sup> Res. Ex. DE N° 1625/2015, C.8.9.

**actos que afectaren los derechos de los particulares**, sea que los limiten, restrinjan, priven de ellos, perturben o amenacen su legítimo ejercicio, así como aquellos que resuelvan recursos administrativos”.

63. Así también lo señala la doctrina al indicar que “Esta disposición permite sacar múltiples conclusiones a propósito del elemento causal, por lo pronto se debe señalar simplemente que **no solo los actos de contenido negativo o gravamen deben ser motivados, sino que también los de contenido favorable** (...) en toda actuación la Administración Pública debe actuar razonable, proporcionada y legalmente habilitada, por lo que la causa o motivo es un elemento que debe expresarse en toda clase de acto administrativo.”<sup>33</sup>
64. Asimismo, se ha afirmado que la contravención a lo establecido por los artículos antes mencionados trae serias consecuencias: “frente a la inexistencia o error en los motivos del acto administrativo, en particular de los motivos de hecho **la resolución adolecerá de un vicio de abuso o exceso de poder y podrá ser tachada de arbitraria**”<sup>34</sup>.
65. Pues bien, por todo lo expuesto en este apartado se deriva que los hechos descritos vulneraron el artículo 25, inciso segundo, de la LGBMA, el que expresamente señala que las condiciones o exigencias “deberán responder a criterios técnicos solicitados por los servicios públicos que hubiese participado en el proceso de evaluación”. En este caso, **la condición impugnada no se sustenta en criterio técnico alguno**.
66. En función de lo anterior, es posible afirmar que los oficios de la Seremi y del SERVIU emitidos durante la evaluación ambiental del Proyecto; así como la condición finalmente impuesta por la COEVA en el Considerando 8° de la RCA, no cumplieron con el estándar de motivación exigido por nuestro ordenamiento

---

<sup>33</sup> BERMÚDEZ, Jorge: *Derecho Administrativo General*, Legal Publishing Chile, 2011, p. 118-119.

<sup>34</sup> Ibid. p. 119.

jurídico, específicamente en los artículos 9° de la Ley N°19.300 y 41 de la Ley N°19.800.

## II. LA EXIGENCIA RECLAMADA TIENE SU ORIGEN EN REQUERIMIENTOS DE ÓRGANOS QUE INFORMARON ASPECTOS FUERA DE SU COMPETENCIA LEGAL.

67. El art.9 inc. final de la LBGMA impone el deber a los servicios participantes del SEIA, no sólo de fundar sus observaciones y las condiciones establecidas conforme a ellas, (cuestión que ha quedado ya fehacientemente acreditada en el apartado anterior que no concurre), sino que además que dichas observaciones sean emitidas dentro de la esfera de sus respectivas competencias.
68. Pues bien, las exigencias del Serviu y de la Seremi de Vivienda del Maule plasmadas en el expediente de evaluación al proyecto respecto a la apertura de nuevas conexiones viales del Proyecto se trata de aspectos que escapan abiertamente del ámbito de sus competencias, constituyendo un vicio adicional a la imposición de la condición reclamada.
69. En efecto, de conformidad a los arts. 2, 3 y 4 del Decreto N°355 de 28 octubre 1976, Reglamento Orgánico de los Servicios de Vivienda y Urbanización, a este órgano administrativo le corresponde: ***“ejecutar las políticas, planes y programas que disponga desarrollar el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y, como tal, no tendrá facultades de planificación”; “estará encargado de adquirir terrenos, efectuar subdivisiones, formar loteos, proyectar y ejecutar urbanizaciones (...), **construir** viviendas individuales, poblaciones, conjuntos habitacionales y barrios (...), vías (...) y, en general cumplir toda otra función de **preparación o ejecución**...”***; y que para el cumplimiento de dichos cometidos podrá “expropiar, comprar, permutar, vender...”, entre otros actos jurídicos.
70. De dicho modo, se aprecia que el **Serviu no tiene atribuciones de planificación, tuición ni administración de la infraestructura vial**

**urbana, interurbana o rural del país**, por lo que no le corresponde haber informado respecto del Proyecto en los términos realizados en sus Ordinarios.

71. Del mismo modo, solo se trata de un ejecutor de las planificaciones habitacionales realizadas por el Ministerio de Vivienda. Al respecto, no consta ningún documento público (ni tampoco en el expediente) de que se haya planificado por dicho Ministerio la apertura de las vialidades exigidas al Proyecto.
72. Por su parte, el art.4 de la LGUC establece que le corresponde al Ministerio de Vivienda, a través de sus Seremis, el “*supervigilar las disposiciones legales, reglamentarias, administrativas y técnicas sobre construcción y urbanización e interpretar las disposiciones de los instrumentos de planificación territorial.*”.
73. Si bien cuenta con competencias respecto a la interpretación de disposiciones sobre urbanización (lo que conlleva la apertura de vialidades) contempladas en la ley, la OGUC y los IPT correspondientes, ello es sólo cuando dichas normas contemplan el deber específico de urbanizar o abrir calles. En el presente caso, mi representada no contaba con dicha obligación y el deber de urbanizar, de acuerdo al permiso de loteo, se cumplió con las cesiones realizadas dentro del predio del Proyecto.
74. Del mismo modo, de conformidad al art. 134 inc.3° de la LGUC el predio de mi representada no corresponde a un proyecto desvinculado de la vialidad existente, sino que cuenta con su acceso a la Av. Puertas Negras / K-611, y no se encuentra inmerso en ningún predio sujeto a la potestad de apertura de nuevas vialidades por el IP respectivo, correspondiente al PRC de Talca.
75. Por ello, la Seremi de Vivienda carecía de toda competencia para exigir la condición impuesta, en los términos informados por ella y finalmente plasmados en el Consid.8° de la RCA.

### III. ES CONTRADICTORIA CON EL MISMO CUERPO DE LA RCA QUE LA CONTIENE.

76. La forma en cómo la condición reclamada fue finalmente establecida en la RCA fue, a lo menos, desprolija por parte de la Administración.
77. No sólo, como ya se indicó, la condición establece una obligación vaga y difícil de comprender y que carece de elementos para proceder a cumplirla (fecha y forma de cumplimiento, así como medios de verificación), sino que además su propio objeto es contradictorio con otros pasajes de la RCA, lo que refuerza las alegaciones de esta parte de una falta de motivación en su imposición.
78. En efecto, recordamos que el Consid.8° de la RCA impuso como condición o exigencia:

*“8° Que la Comisión de Evaluación estableció las siguientes condiciones o exigencias para la aprobación del Proyecto:*

*El titular debe **solucionar la proyección de las vías de acceso no solo hacia Avenida Puertas Negras/Ruta K-611 y dejar espacio urbanizado para las futuras conexiones viales.**”*

79. Por su parte, el Consid. 4.3.2 de la RCA del Proyecto, respecto a las acciones y/o emisiones del mismo, se establece el “Tránsito o circulación por movilidad de la población”, señalando que:

*“Tránsito de vehículos particulares: se considera la conexión con diversos accesos a la vialidad existente de la comuna. En este sentido, se realizan las siguientes consideraciones:*

*Sentido norte: hacia el norte se conecta a calle camino a puertas negras Ruta K-611.*

***Sentido sur: no se considera ruta hacia dicho punto cardinal.***

***Sentido oriente: no se considera ruta hacia dicho punto cardinal.***

*Sentido poniente: hacia el poniente se conecta a calle camino a puertas negras Ruta K-611, para posteriormente incorporarse a calle 8 Sur.”*

80. Del mismo modo, en el Consid. 4.2 señala que el acceso al Proyecto es a través del ingreso por Av. Puertas Negras / Ruta K-611, sin indicar ninguna otra apertura ni acceso.

81. Lo mismo se aprecia en el Consid. 4.3.1 relativo a las acciones de la fase de construcción del Proyecto que en el apartado “vialidad” se indicó que “***la vialidad interna del proyecto corresponde a los caminos internos (calles y pasajes) de circulación de vehículos particulares dentro del lote del proyecto en fase de operación. El proyecto contempla generar 34.010,89m<sup>2</sup> de vialidad interna que se incorporarán como futuro bien nacional de uso público.***

*El proyecto además contempla la construcción de la infraestructura de pavimento público de vialidad externa (...). El proyecto contempla generar 3027,91m<sup>2</sup> de vialidad externa.”.*

82. Lo anterior, nuevamente, sin hacer mención a ninguna apertura de vías ni a las conexiones para nuevas urbanizaciones.

**IV. SE TRATA DE UNA CONDICIÓN QUE NO CUMPLE CON LOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA QUE EL RECURRENTE PUEDA DARLE CUMPLIMIENTO Y TAMPOCO PERMITE SU POSTERIOR FISCALIZACIÓN**

83. Como se indicó en forma previa, la condición impuesta en el Consid.8° de la RCA y reclamada en la especie consiste en:

*El titular debe solucionar la proyección de las vías de acceso no solo hacia avenida puertas negras/ruta k-611 y dejar espacio urbanizado para las futuras conexiones viales.*

84. De la sola lectura de la condición impuesta se desprende que ésta carece de elementos básicos y necesarios para su correcta ejecución y posterior fiscalización, dado que la condición no cuenta con la descripción de elementos mínimos para su ejecución y posterior fiscalización por parte de la SMA, como lo son el plazo de ejecución de la obra y, sobre todo, carece de la precisión necesaria para que el titular pueda cumplir.
85. En primer lugar, nos enfrentamos a un problema que consiste en determinar a qué se refiere la frase “*debe solucionar la proyección de las vías de acceso*”. Esta aseveración podría entenderse como un llamado para que el titular se irroque facultades que no tiene y determine a su arbitrio la proyección de las futuras calles aledañas al proyecto, determinando por ejemplo su ubicación, emplazamiento y diseño; cuestión que es atribución privativa del planificador urbano de acuerdo a la LGUC y OGUC, y que, en la especie no está determinada por el PRC de Talca al no contemplar éste la apertura de nuevas vialidades en el sector del Proyecto.
86. Por otro lado, si el Titular “*debe*” solucionar la proyección de las vías de acceso, las cuales no existen ni están proyectadas en el actual PRC, implica la Condición que éste deberá necesariamente intervenir terrenos de terceros, los cuales se encuentran rodeando el terreno donde se emplazara el futuro proyecto, sin tener una potestad legal de expropiación ni de imposición de servidumbres forzosas. ¿Acaso la COEVA estimó razonable dejar la ejecución de la Condición reclamada al arbitrio de la voluntad de los dueños de los predios colindantes de mi representada?
87. Lo mismo ocurre con la frase “*dejar espacio urbanizado para las futuras conexiones viales*”, ¿Qué futuras conexiones viales? Es acaso una condición que está supeditada a que exista en algún futuro incierto un nuevo Plan Regulador Comunal donde se proyectan dichas calles, o es una condición supeditada a que en algún momento incierto y futuro exista una modificación del instrumento de planificación territorial. ¿Qué ocurre si mientras se ejecute el proyecto jamás

existen dichas “futuras conexiones viales”, acaso el titular incumpliría la condición por el sólo hecho de no existir un IPT que contemple apertura de vialidades?.

88. Finalmente, esta falta de precisión y elementos esenciales para su determinación no permite que sea posible fiscalizar si el titular dio o no cumplimiento a la condición impuesta en la RCA, lo que conlleva una incertidumbre a la cual el titular no puede ser sometido.

**V. EN FIN, SE TRATA DE UNA CONDICIÓN DESPROPORCIONADA PARA LOS FINES QUE PRETENDE LOGRAR: CONLLEVA LA MODIFICACIÓN DE PERMISOS YA OTORGADOS Y FIRMES DEL PROYECTO.**

89. Respecto al vicio que se desarrolla en el presente apartado, la D.E. del SEA a propósito de resolver el recurso de reclamación del Proyecto “Conjunto de Viviendas Sociales”, declaró respecto al requisito de proporcionalidad de las condiciones fijadas en una RCA que:

*“Cabe hacer presente que **las condiciones que se establezcan a los titulares** para la ejecución de un determinado proyecto, especialmente en los casos en que su ingreso al SEIA haya sido a través de una DIA, **deben imponerse de acuerdo a un criterio de proporcionalidad**, tanto en relación a las características de la intervención de que se trate, como respecto a la afectación que se busca evitar<sup>35</sup>.”.*

90. Del mismo modo, el Segundo Tribunal Ambiental conociendo de una reclamación en contra de una condición fijada en una RCA, declaró que “...**el principio de proporcionalidad constituye una herramienta fundamental a la hora de controlar el ejercicio de potestades**

---

<sup>35</sup> Res. Ex. DE N° 1625/2015, C.8.12

**discrecionales** entregadas a la Administración, principalmente en materia de limitación o restricción de derechos o intereses legítimos. En este contexto, el SEIA no está exento de su ámbito de acción, en tanto es en él donde la Administración está llamada a equilibrar, por una parte, el derecho de propiedad, el derecho a desarrollar una actividad económica lícita y, por otra parte, el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, velando por un ejercicio armónico de los mismos<sup>36</sup>.”.

91. Pues bien, en la especie salta a la vista de que la medida impuesta a mi representada es del todo desproporcionada por cuanto consiste en una intervención extremadamente gravosa a la aprobación de la RCA en comparación a los efectos o impactos que el Proyecto generará sin la existencia de dicha condición.
92. Al momento de verificar si determinada medida o decisión administrativa es o no proporcionada al fin público por ella perseguido, es norma la realización de un test que busca analizar si dicha medida es **(i)** idónea; **(ii)** necesaria; y **(iii)** proporcional en el sentido estricto<sup>37</sup>.
93. La **condición impuesta es inidónea**, esto es, se trata de una medida que no es apta para conseguir la finalidad que, supuestamente, la justifica<sup>38</sup>.
94. En efecto, sin perjuicio de la ya alegada inexistencia de justificación técnica en los oficios de la Seremi de Vivienda y del SERVIU que dieron origen a la condición impuesta, puede apreciarse que la finalidad buscada por dichos servicios con la imposición de la medida era “evitar un aumento significativo en los tiempos de desplazamiento”; “evitar un aumento en las emisiones atmosféricas producto

---

<sup>36</sup> Proactiva Servicios Urbanos S.A. con Director Ejecutivo del SEA (2017): 2° Tribunal Ambiental, 27 abril 2017, R-89-2016, Consid.39°.

<sup>37</sup> CARLÓN, Matilde (2010): “El principio de proporcionalidad”, en *Los principios jurídicos del Derecho Administrativo*, SANTAMARÍA PASTOR, Juan Alfonso, Dir. (La Ley, Madrid), p.207.

<sup>38</sup> CARLÓN, Matilde (2010): “El principio de proporcionalidad”, en *Los principios jurídicos del Derecho Administrativo*, SANTAMARÍA PASTOR, Juan Alfonso, Dir. (La Ley, Madrid), p.207

*de un aumento del parque automotriz privado”; y “evitar la creación de barrios aislados”.*

95. La condición finalmente establecida en la RCA no es apta para solucionar ninguno de los tres problemas invocados en el párrafo anterior por los Servicios involucrados, por cuanto dichas circunstancias son inexistentes incluso sin la ejecución de la medida por parte del Titular.
96. Respecto al supuesto “*aumento en los tiempos de desplazamiento*” y al “*aumento en las emisiones atmosféricas*” y al “*aumento del parque automotriz privado*”, el Titular acreditó fehacientemente, y luego de realizar análisis técnicos, en la Adenda 2 que el Proyecto en los términos originalmente diseñados no ocasionará dichos efectos de manera significativa<sup>39</sup>.
97. Luego, en relación a la creación de “barrios aislados”, ello tampoco se justifica por los órganos intervinientes, por cuanto el Titular también acreditó técnicamente la adecuada conectividad del Proyecto con las vías públicas de su área de influencia, en la Adenda 2.
98. ¿Cómo saben los órganos involucrados de que en los predios vecinos al Proyecto de mi representada se ejecutarán otros desarrollos urbanos y que, de ser así, estos corresponderán a “barrios” residenciales”? De ello no existe certeza alguna, por cuanto dichos predios se encuentran a la fecha sin construcciones y el PRC de Talca regula dichos sectores como Zona U-11, permitiendo los usos de suelo no sólo residencial, sino que también el equipamiento científico, de comercio, culto, deportes, educación, esparcimiento, cultura, seguridad, salud, servicios y social. Así como incluso además la infraestructura y actividades productivas inofensivas.
99. Seguidamente, la **condición es innecesaria**, por cuanto conlleva para esta parte la realización de un sacrificio inútil y absolutamente innecesario y

---

<sup>39</sup> Adenda 2, respuesta 1.2 y 4.3; así como Adenda 1, Anexo 2.4.

desproporcionado<sup>40</sup>, existiendo otras medidas manifiestamente menos gravosas que no fueron consideradas<sup>41</sup>.

100. La COEVA no consideró que la ejecución de la condición en los términos impuestos conlleva para mi representada una carga y sacrificio desproporcionado en relación a los eventuales e hipotéticos beneficios que su desarrollo acarrearía.

101. Pues bien, como se adelantó en los antecedentes de hecho de esta reclamación, para la ejecución de Proyecto este Titular cuenta con una serie de permisos sectoriales no-ambientales de contenido urbanístico y vial estrechamente relacionados con la geometría del Proyecto, a saber:

- (i) Permiso de Edificación otorgado por Res. N°163 de 25 de mayo de 2023, y que da cuenta que el Proyecto se emplaza en la Zona U-11 del área urbana de Talca regulada por su PRC, **y que no se encuentra sujeto el predio a la obligación de abrir nuevas vialidades;**
- (ii) Permiso de Loteo con construcción simultánea mediante Res. N° 5 de 25 mayo 2023, el cual aprueba las obras de urbanización del Proyecto consistentes en pavimentación, agua potable, alcantarillado, electricidad y obras de ornato, sin **contemplar, nuevamente, la obligación a mi representada de abrir nuevas vialidades de acuerdo al PRC de Talca,** tal como consta en la siguiente imagen extracto del Plano de Loteo aprobado por la resolución citada:

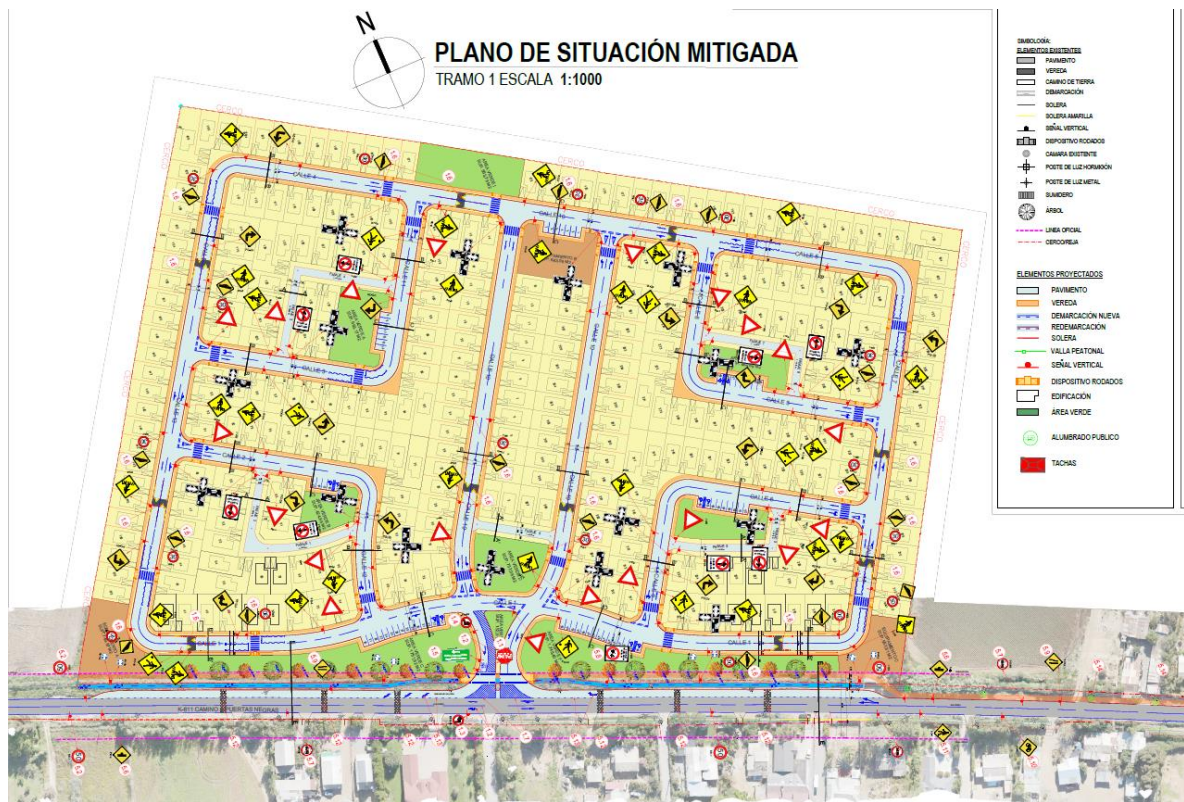
---

<sup>40</sup> BARNÉS, Javier (1994): “Introducción al principio de proporcionalidad en el derecho comparado y comunitario”, en *Revista de Administración Pública*, N°135, pp.495-538 (Centro de Estudios Políticos y Constitucionales).

<sup>41</sup> *Proactiva Servicios Urbanos S.A. con Director Ejecutivo del SEA* (2017): 2° Tribunal Ambiental, 27 abril 2017, R-89-2016, Consid.48°



**(iii)** Informe de Mitigación de Impactos al Sistema Vial (IMIV) mediante Res. Ex. N° 1146 de 2 diciembre 2022, en el cual participaron tanto la Seremi de Vivienda como el Serviú en su otorgamiento, sin que se haya levantado la preocupación que motivó la condición reclamada, y a través del cual se fijan medidas de mitigación al impacto vial del Proyecto, sin que ninguna de ellas haya sido la apertura de nuevas vialidades ni de urbanizaciones adicionales, tal como se aprecia del siguiente extracto del Plano N°1 del IMIV, acompañado a este escrito:



102. De dicho modo, ejecutar 3 accesos adicionales hacia el norte, oriente y sur del Proyecto implicaría necesariamente tener que rediseñarlo, sufriendo este Titular la desproporcionada carga de volver a ingresar antecedentes, planos, estudios tanto a la DOM de Talca como a la Seremi de Transportes, lo que no resulta proporcionado para la ejecución de una condición cuya eficacia y eficiencia no fue acreditada durante el procedimiento seguido ante el SEIA por los órganos involucrados.
103. Aún más gravoso, podrá apreciar desde ya Ud., resultaría el hecho de que ejecutar 3 accesos no contemplados originalmente en la DIA implicaría justamente una modificación al Proyecto ingresado y finalmente aprobado. En efecto, no existe estimación alguna de emisiones, tránsito de vehículos,

materiales, movimientos, etc., asociados a la ejecución de los tres nuevos accesos.

104. En esta línea, es abiertamente injusto que por ejecutar una condición cuya improcedencia fue debidamente acreditada por el Titular, sea necesario someter nuevamente el Proyecto al SEIA. A todas luces, nos parece a nosotros un resultado abiertamente desproporcionado y, asimismo, inútil e ineficiente.

105. Incluso, existiendo otras acciones y medidas en la RCA destinadas a paliar los efectos levantados por los Servicios durante la evaluación y finalmente en la COEVA, éstas no fueron sopesadas.

106. En efecto:

- (i)** Se omite que en el Consid. 9.1 de la RCA se fijó para la fase de operación el compromiso ambiental voluntario de Reprogramación de semáforo en las intersecciones de Av. San Miguel con Av. Las Rastras y Av. San Miguel con 34 Oriente con el objetivo de mantener los niveles de saturación vial por debajo del 85% en los horarios punta de la mañana, justamente para paliar el impacto sobre la alteración en el sistema de movilidad local (acreditado como no significativo);
- (ii)** No se considera que, en lo relativo a emisiones incluyendo las vehiculares futuras del Proyecto, éste no genera emisiones significativas al no superar los límites fijados por el art. 47 del PDA de la comuna de Talca, tal como la RCA lo estableció en el Consid. 7.11, entre otros.
- (iii)** Soslaya la RCA y la COEVA que el Proyecto contó con un IMIV aprobado que contempla pormenorizadas medidas sectoriales para mitigar el impacto al sistema de movilidad local, el cual fue no sólo aprobado sectorialmente por la Seremi de Transporte y Telecomunicaciones, sino que además, así informado favorablemente por dicho servicio en el SEIA a través del Ord. N° 14711 de 24 mayo 2023.

(iv) De todo lo anterior puede dar cuenta el mismo ICE, en el cual el SEA Regional procede a recomendar la aprobación del Proyecto de mi representada de manera pura y simple, esto es, sin condición o exigencia adicional alguna. Lo mismo se aprecia en el voto emitido por la Dirección Regional en la sesión de la COEVA en que se aprobó el Proyecto.

107. Adicionalmente, la **medida impuesta es desproporcionada en su sentido estricto**, al quedar demostrada la manifiesta falta de necesidad y de idoneidad de la condición fijada.

108. En fin, de más está finalmente hacerle presente a Ud., que la ejecución de la condición impuesta es no sólo jurídicamente improcedente (por no existir obligación jurídica en la normativa aplicable exigible a este Titular), sino que además es imposible de ser ejecutada jurídicamente por cuanto este Titular no tiene propiedad ni título alguno por sobre los predios vecinos emplazados al norte, sur y poniente.

109. Conjuntamente, esta parte carece de atribuciones legales para imponer servidumbres forzosas por sobre dichos predios al no estar las vialidades exigidas por el Considerando N°8 de la RCA contempladas por la planificación urbana para su apertura, siendo imposible para este Titular la construcción de vialidades o incluso de aperturas de urbanización.

**POR TANTO**, y en virtud de las consideraciones de hecho y de derecho antes expuestas, y de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley N° 19.300,

**A LA SEÑORA DIRECTORA EJECUTIVA DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL CON RESPETO PIDO:** Sírvasse tener por interpuesto el recurso de reclamación en contra de la Resolución Exenta

20240700171, de 23 de abril de 2024, de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, que aprueba el Proyecto “Lomas de San Miguel” y en su mérito, eliminar única y exclusivamente, en dicha Resolución, la condición dispuesta en el considerando 8, por carecer de fundamento y de coherencia en relación con los antecedentes que obran en el procedimiento de evaluación ambiental.

**EN EL OTROSÍ:** Por este acto se acompañan los siguientes documentos en el siguiente enlace Drive, el cual es de público acceso:

<https://drive.google.com/drive/folders/1unuMidwVEpqjoVN-WLUSP-8xTYwbxt1E?usp=sharing> :

1. Copia del certificado de notificación de la RCA N° 20240700171;
2. Copia de la escritura pública con vigencia, en que consta mi personería para actuar en representación de la sociedad, de fecha 28 de septiembre de 2023, Repertorio N° 3487/2023, otorgada ante la Séptima Notaria de Talca de don Gabriel Guerrero González;
3. Copia del Permiso de Edificación, Res. N°163 de 25 de mayo de 2023 de la DOM de Talca otorgado al Proyecto;
4. Copia del Permiso de Loteo con construcción simultánea otorgado por Res. N° 5 de 25 mayo 2023 por la DOM de Talca;
5. Copia de los planos de Loteo aprobados por la Res. N° 5/2023 de la DOM de Talca;
6. Copia de la Res. Ex. N° 1146 de 2 diciembre 2022 de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones del Maule en que se aprueba IMIV del Proyecto;

7. Copia de los Planos en que constan las medidas de mitigación del Proyecto aprobadas por IMIV;
8. Copia del IMIV aprobado por la Res. Ex. N° 1146/2022;

**Álvaro Tapia Bravo**  
**pp. Inversiones Centro Sur SpA**