

EN LO PRINCIPAL: Deduce Recurso de Reclamación en contra de la Res. Ex. N° 20240700180 de fecha 10 de mayo de 2024 de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule. **PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documento que indica. **SEGUNDO OTROSÍ:** Forma de notificación.

DIRECTORA EJECUTIVA DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

SERGIO ANDRÉS CORREA SEPÚLVEDA, cédula de identidad N°9.190.188-9, y **LUIS FELIPE FERNÁNDEZ VALENZUELA**, cédula de identidad N°15.835.054-8, ambos en representación de Constructora La Rioja, Rut N° 76.567.874-9, como ya consta en expediente de evaluación ambiental del proyecto “Condominio Puertas de Lircay 1 y 2”, y con domicilio para estos efectos en Calle 30 Oriente N°1528, Edificio Las Rastras, Talca, Región del Maule, respetuosamente solicito lo siguiente:

En conformidad a lo establecido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente y estando en plazo para ello, vengo a deducir **recurso de reclamación** en contra de la Res. Ex. N° 20240700180 del 10 de mayo de 2024, de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule (CE del Maule), en adelante **la RCA N° 20240700180/2024**, mediante la cual se calificó en forma favorable la Declaración de Impacto Ambiental (**DIA**) del proyecto “**Condominio Puertas de Lircay 1 y 2**”, en adelante **el Proyecto**, de mi representada, solicitando que, sobre la base de los antecedentes y fundamentos que a continuación se exponen, se modifique el resuelto 8.2. RCA N° 20240700180/2024, en el sentido de eliminarse la siguiente infundada e improcedente condición fijada por la Comisión de Evaluación Ambiental: “Entregar un IMIV único y completo que considere todo el condominio, es decir, Puertas de Lircay 1 y Puertas de Lircay 2, al momento de requerirse sectorialmente”.

A. ANTECEDENTES DE HECHO Y OTRAS CIRCUNSTANCIAS DE INTERÉS

I. SOBRE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE RECLAMACIÓN

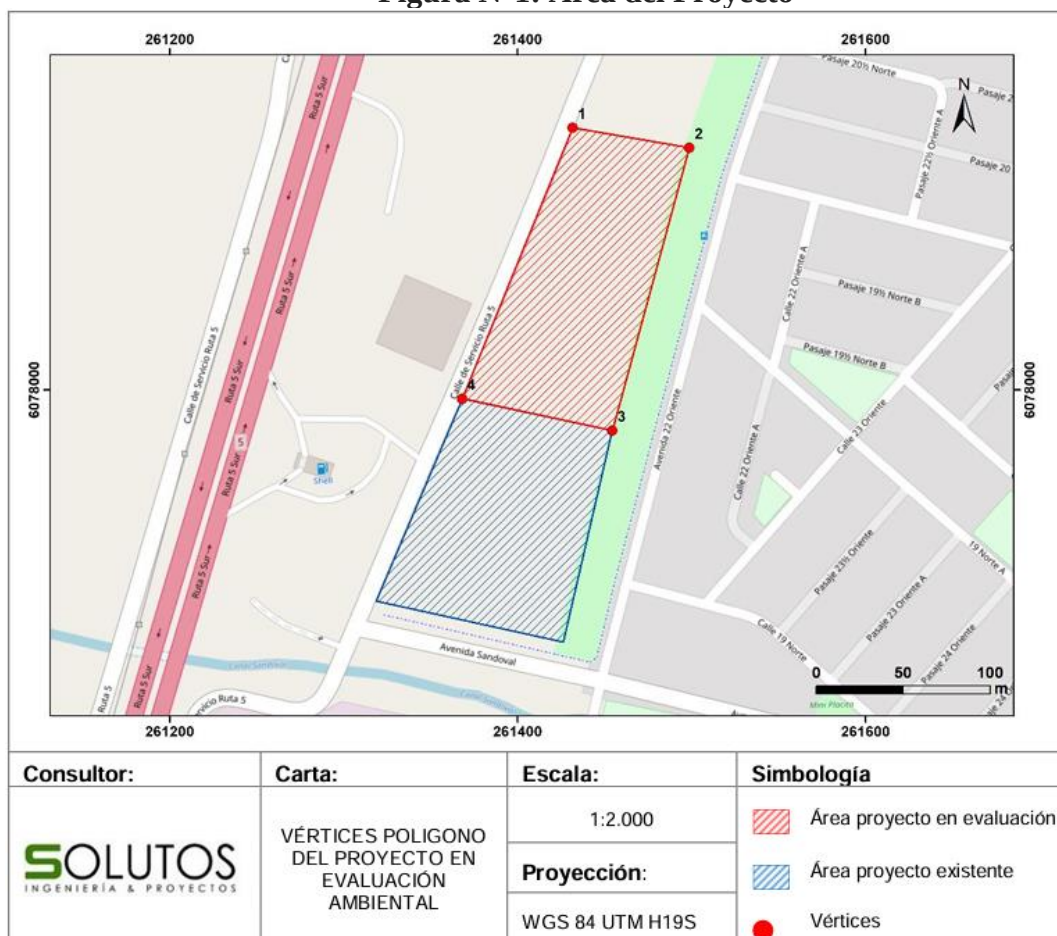
1. En conformidad a lo establecido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, en contra de la resolución que niegue lugar, rechace o establezca condiciones o exigencias a una Declaración de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante la Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental.
2. El plazo para la interposición del recurso de reclamación corresponde a 30 días hábiles contados desde la notificación de la resolución recurrida.

3. De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 88 de la Ley N° 19.300, todos los plazos establecidos en dicha ley son de días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábado, domingo y festivos.
4. La RCA N° 20240700180 que aprobó la DIA del proyecto fue emitida con fecha 10 de mayo de 2024 y notificada a mi representada con la misma fecha, por lo que el presente recurso de reclamación se presenta dentro del plazo establecido.

II. EL PROYECTO “CONDOMINIO PUERTAS DE LIRCAY 1 Y 2”

5. El proyecto “Condominio Puertas de Lircay 1 y 2” consiste en la modificación de un proyecto inmobiliario existente, denominado “Proyecto Inmobiliario DS N°49 - Condominio Puertas de Lircay” (“Proyecto existente” o “Puertas de Lircay 1”), que ha consistido en la construcción de 160 departamentos, distribuidos en 3 edificios, además de una sala multiuso, áreas verdes, 192 estacionamientos vehiculares, 3 estacionamientos para discapacitados, 96 estacionamientos para bicicletas, vías internas, obras de urbanización y conexión a suministros básicos, emplazado en un terreno de 12.268 m², en la comuna de Talca, Región del Maule, específicamente en un terreno urbano ubicado en la calle 21 ½ oriente, Rol N° 9000-4.
6. La modificación de proyecto que se sometió a evaluación ambiental consiste en la construcción adicional de un condominio que colindará con el proyecto existente, y estará conformado por 160 departamentos distribuidos en 4 edificios de 5 pisos, además de áreas verdes, 192 estacionamientos vehiculares y 96 estacionamientos para bicicletas, vías internas, obras de urbanización y conexión a suministros básicos, emplazado en un terreno de 13.038,69 m².
7. El Proyecto existente, sumado a su modificación, consideran la construcción de 320 viviendas correspondiendo a departamentos dispuestos en 7 edificios en una superficie de 2,56 hectáreas, lo que supera el umbral de 300 viviendas, establecidas en el literal h.1.3 del artículo 3 del Reglamento del SEIA.
8. El proyecto se localizará en la comuna de Talca, provincia homónima, en la Región del Maule, ubicado en calle 21 oriente. La localización del proyecto se justifica dado que, pretende atender la demanda habitacional de personas de la comuna de Talca y alrededores, que quieren obtener su vivienda propia, razón por lo que el proyecto tiene un alto beneficio social para la zona geográfica en donde se localizará. Además, el proyecto se localizará en una zona permitida para la ejecución de proyectos inmobiliarios según lo establece el Plan Regulador de la comuna de Talca. De acuerdo con dicho plan, el proyecto se emplazará en una Zona urbana clasificada como “Zona U-6” en donde se permite el uso residencial.
9. A continuación, se presenta una figura que muestra el emplazamiento del proyecto:

Figura N°1: Área del Proyecto



Fuente: Figura N°3 DIA.

10. Con fecha 25 de agosto de 2023 se presentó la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Condominio Puertas de Lircay 1 y 2” en el portal electrónico del SEA, la cual fue admitida a tramitación con fecha 29 de agosto de 2023, mediante la Resolución N° 202307001133 de la Dirección Regional del SEA Región del Maule.
11. El proyecto ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) en conformidad a lo preceptuado en el artículo 10 de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (MMA), Reglamento del SEIA, por aplicación de la siguiente tipología: “**h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas: h.1. Se entenderá por proyectos inmobiliarios aquellos loteos o conjuntos de viviendas que contemplen obras de edificación y/o urbanización, así como los proyectos destinados a equipamiento, y que presenten alguna de las siguientes características; h.1.3. Que se emplacen en una superficie igual o superior a siete hectáreas (7 ha) o consulten la construcción de trescientas (300) o más viviendas.**”
12. Lo anterior debido a que el Proyecto (sumado al original) contempla un total de 320 viviendas, y se ubica en la comuna de Talca, la cual en conjunto con la comuna de Maule

se encuentra declarada como zona saturada por material particulado respirable MP10, como concentración anual y de 24 horas, por el D.S. N°12/2010 del Ministerio de Secretaría General de la Presidencia.

III. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO

13. Después de ingresada la DIA, con fecha 11 de octubre de 2023 se publicó en el expediente de evaluación ambiental el Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones, y/o Ampliaciones a la DIA (ICSARA N°1). Con fecha 10 de enero de 2024 se acompañó la Adenda que dio respuesta a las observaciones de los distintos OAECAs que fueron incluidas en el ICSARA N°1. De este modo, para efectos de la presente reclamación, interesa revisar la observación realizada por la SEREMI MOP Región del Maule sobre los IMIV y la correspondiente respuesta entregada por el titular del proyecto.

Tabla 1: Observaciones a la DIA realizadas por SEREMI MOP y respuesta del titular en Adenda 1.

Observaciones	Respuesta Titular
Observación SEREMI MOP Región del Maule (ORD. N°118 del 20 de septiembre de 2023): “DIA debe contar con IMIV homologable y que aborde la dimensión total del proyecto, esto es la superficie edificada correspondiente a 320 departamentos (y no 2 IMIV básicos asociados a 2 proyectos de una superficie correspondiente a 160 departamentos cada uno). Favor regularizar”.	“Se acoge la observación y se presenta un IMIV homologable que aborda la totalidad del proyecto, correspondiente a 320 departamentos. Los proyectos que se analizarán se ubican en el sector oriente de la ciudad de Talca y corresponden a “Condominio Puertas de Lircay 1” y “Condominio Puertas de Lircay 2” los cuales disponen de 160 departamentos cada uno y se encuentran adyacente entre sí. Su ubicación se muestra en la siguiente figura: Figura 66. Ubicación del Proyecto  Fuente: Anexo 11. Estudio Vial

	El informe de impacto vial consideró la homologación a un IMIV intermedio como lo indica el punto 3.1 del informe. Por lo que se consideró un área de influencia de 3 intersecciones desde cada uno de los accesos y para cada punto cardinal. Generando las mediciones para modelar los escenarios de cada etapa del proyecto.”
--	--

14. Luego, con fecha 5 de febrero de 2024 se publicó en el expediente de evaluación ambiental el Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones, y/o Ampliaciones a la DIA (ICSARA N°2). Con fecha 11 de marzo se presentó la Adenda Complementaria que dio respuesta a las observaciones de los distintos OAECAs que fueron incluidas en el ICSARA N°2. El SEREMI del MOP volvió a pronunciarse con observaciones respecto del IMIV en los términos que a continuación se exponen incluyendo la correspondiente respuesta del titular.

Tabla N° 2: Observaciones realizadas por SEREMI MOP al Adenda y respuesta del titular en Adenda Complementaria.

Observaciones	Respuesta Titular
Observación SEREMI MOP Región del Maule (ORD N°13 del 23 de enero de 2024): “Se insiste en la necesidad de presentar un IMIV aprobado y homologable, o un estudio de impacto vial que analice en detalle la no afectación a los literales b) y c) del art.7 del DS 40. y/o las medidas de gestión que las evitarían”.	“En atención a lo solicitado en la observación, se señala que, pese a que el Proyecto en cuestión no cuenta con un IMIV homologable para Puertas de Lircay 1 y 2, si cuenta con la aprobación por parte del Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM) de los IMIV desarrollados para ambos proyectos, la aprobación de ambos informes se adjunta en el Anexo 3 de la presente Adenda Complementaria, contando Puertas de Lircay 1 con Res. Ex. N°96/2023 con fecha 05 de mayo de 2023, y Puertas de Lircay 2 con Res. Ex. N°95/2023 con fecha 16 de mayo de 2023. Ante lo anterior se señala que la causa de no presentar un IMIV homologado para ambos Proyectos, corresponde a que solo Puertas de Lircay 2 es el Proyecto en evaluación, y Puertas de Lircay 1 se considera como un Proyecto ya existente, por lo anterior, se presentaron los IMIV separados, esto con el fin de que ambos contarán con el permiso de edificación correspondiente para poder dar inicio a las obras. Pese a lo anterior, y en función de lo solicitado por la Autoridad para la anterior Adenda respecto a la

	homologación de ambos IMIV, se señala que se presenta un nuevo Estudio de Movilidad, correspondiente a 320 departamentos, por ende, conforme a lo indicado en el Decreto N°30/2019 del MTT y según el punto 3.1 del estudio antes señalado, correspondería a un IMIV de nivel intermedio. Ante lo anterior, se señala que el informe de movilidad desarrollado consideró un área de influencia para los Sistemas de Movilidad Local, de 3 intersecciones desde cada uno de los accesos del Proyecto y para cada punto cardinal, utilizando esta AI para generar las mediciones requeridas para modelar los escenarios de cada fase del Proyecto. Dado esto se considera que la realización del Estudio de Movilidad se basó en la metodología realizada para un IMIV de categoría intermedia. Por otro lado, se indica que las medidas de mitigación asociadas a ambos Proyectos, se presentan en los Planos de Proyecto mitigado y en el Estudio de Movilidad desarrollado, ambos adjuntos en el Anexo 3 del presente documento. Respecto a las medidas de mitigación obligatorias planteadas para Puertas de Lircay 1 y 2, se indica que el Proyecto debe cautelar, que, dentro del área de influencia, sea capaz de dar una circulación segura junto a las condiciones de accesibilidad favorables para los peatones. Para lo anterior se analizan los siguientes puntos fundamentales establecidos dentro de las medidas obligatorias de la metodología vigente. ● <u>Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos.</u> En general, esta medida se establece para que los accesos peatonales sean independientes de los accesos vehiculares, esto con el fin de dar el máximo de seguridad posible a la relación vehículo – peatón, segregando los movimientos de acceso por cada tipo de usuario. En el caso de que los accesos sean contiguos, entonces ambos espacios se deben diferenciar con color o textura en el pavimento, tachas, topes, elementos verticales segregadores u otras medidas. En el caso del proyecto, al ser los accesos continuidad de vía, se tiene que los accesos vehiculares se
--	---

	dan por la calzada, mientras que los accesos peatonales se dan por la acera, con su debida continuidad por los cruces peatonales de las vías perpendiculares a las calles de acceso al proyecto. En conclusión, los peatones ingresarán circulando por las aceras peatonales existentes y continuarán por las aceras peatonales proyectadas para luego superar los cruces de acceso mediante un paso de cebra proyectado bajo norma con dispositivos de rodados y con la demarcación necesaria para dar seguridad, diferenciando de esta manera el paso de los peatones del ingreso de los vehículos. ● <u>Elementos de visibilidad.</u> En particular, el proyecto en estudio no se observan problemas de visibilidad, ni horizontal ni vertical, que pueda afectar la seguridad vial en las vías de acceso. Se asegura una visibilidad libre de obstáculos mínima de 20 metros y se proyectará baliza luminosa en portón y espejo convexo para mayor seguridad. ● <u>Pasos peatonales explícitos u otras medidas de seguridad en cruces peatonales.</u> El cruce seguro en las intersecciones, tramos o sectores del área de influencia se deberá constatar evaluando si aquellas facilidades de la situación base que vayan a recibir un impacto relevante en la situación con proyecto, son las adecuadas para esa última situación, o si requieren ser modificadas y/o proveerse nuevas. Para lo anterior, se considera el análisis en general dada la continuidad de vía para el empalme de los accesos al proyecto. La acera es una vía segregada para peatones que se consolida en toda el área de influencia del proyecto, razón por la cual no genera problemas en su desplazamiento. Junto con lo anterior, se establece demarcación y señalización bajo la normativa vigente en la totalidad de las intersecciones de calles dentro del área de influencia, razón por la cual se toman todas las medidas necesarias bajo norma para asegurar un cruce peatonal seguro y eficiente en todos los cruces. Lo anterior, mediante dispositivos de rodados, rebajes de soleras, demarcación,
--	--

	señalización y una amplia visibilidad en todas las esquinas. También se debe incorporar en aquellas calzadas que sobrepasan un ancho determinado, descansos en el centro de la calzada a modo de reforzar la seguridad vial para el cruce de los peatones, dichos descansos son con pintura termoplástica y tachas reflectantes para advertir la presencia a los automovilistas de su existencia. En el caso de estudio, los indicadores PV2 de las intersecciones críticas no mostraron la necesidad de generar alguna recomendación preliminar en los cruces existentes como islas o semáforo peatonal. Por otro lado, y con el objeto de tomar todos los resguardos posibles para evitar afectaciones negativas al sistema de movilidad local, se señala que, como medida de mitigación adicional, y tal como se indicó anteriormente en el presente documento, se prevé la materialización del tramo de calzada sin pavimento de Calle 10 Norte, entre Av. 21 y 23 Oriente, esto con el objetivo de mejorar la circulación entre los vehículos que transitan de manera bidireccional por esta vía. Respecto a la no alteración de los literales b) y c) Art. 7 del Reglamento del SEIA, el que refiere al “Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos” (el destacado es nuestro), se tiene lo siguiente: ○ La carga y descarga de insumos para el proyecto se realizará dentro de la propiedad, no generando una obstrucción en las calles adyacentes al área de influencia y no afectando los tiempos de desplazamiento de los usuarios, esto debido a que las capacidades de las vías mantendrán sus estándares normales de niveles de servicios. En la siguiente tabla, se pueden identificar los resultados de la modelación con proyecto, donde los niveles de servicios son favorables, lo que quiere decir que en todos los
--	---

arcos analizados no se verán sobre cargados por los viajes inducidos del proyecto.

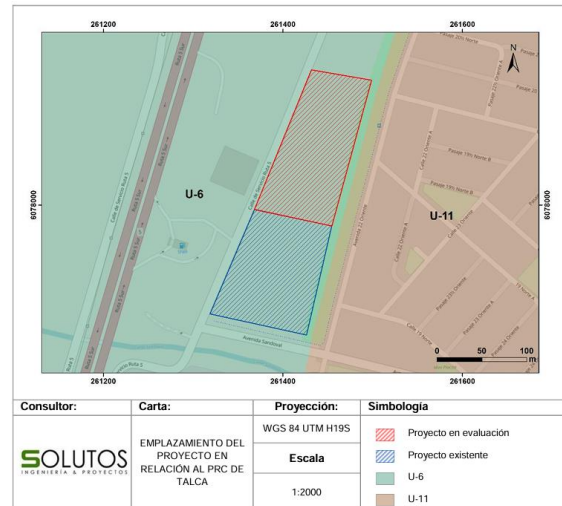
Tabla 21. Niveles de Servicio situación base.

Acceso	Punta Mañana			Punta Tarde		
	Grado de saturación máximo	Demora máxima (s)	Nivel de Servicio	Grado de saturación máximo	Demora máxima (s)	Nivel de Servicio
Norte	0,3	8,0	A	0,1	5,9	A
Oriente	2,25	12,37	F	0,27	19,8	B
Sur	0,15	11	A	0,11	5,9	A
Poniente	2,31	12,48	F	0,14	21,5	B

Fuente: Anexo 3. Estudio de movilidad

- El proyecto no genera obstrucción a las estaciones, paraderos de buses y/o taxis colectivos, así como a los accesos a dichas infraestructuras de transporte. Además, los grupos humanos en el área de influencia no se verán afectados por el proyecto debido a que la zona donde se emplaza la iniciativa corresponde a suelos de uso industrial con baja densidad poblacional. En la siguiente figura se identifica la Zona a la cual corresponde el proyecto según el Plan Regulador Comunal de Talca y las normas urbanísticas que rigen en él, identificando que para la Zona U-6 se permite la instalación de industrias inofensivas y viviendas para uso residencial.

Figura 32. Emplazamiento del Proyecto en relación al PRC de Talca.



Fuente: Elaboración propia

Figura 33. Usos de suelo permitidos Zona U-6 PRC Talca.

ZONA U - 6: INDUSTRIA INOFENSIVA		
USOS DE SUELO PERMITIDOS		
DESTINO	ACTIVIDADES	
RESIDENCIAL	Vivienda	Vivienda.
	Hospedaje	Hogares, Casas de acogida, Hospedaje familiar o sistema alojamiento-desayuno, Albergues, Hotel, Apart-hotel, Motel, Residencial.
CLASE	ACTIVIDADES	
EQUIPAMIENTO	Científico	Investigación Científica, de Transferencia Tecnológica, Innovación, Técnica
	Comercio	Terminal de Distribución, Distribución mayorista, Mercado, Local Comercial, Restaurante, Cafetería, Bar, Discoteca, Playa de Estacionamiento, Centro de Servicio Automotor, Venta de combustibles líquidos y sólidos.
	Culto y Cultura	Templo, Museo, Biblioteca, Galería de Arte, Medios de Comunicación, Centro de Convenciones, Exposiciones o Difusión
	Deportes	Centro Deportivo, Cancha, Gimnasio, Multicancha, Piscina
	Salud	Policlínico, Consultorio, Posta.
	Seguridad	Unidades Policiales, Cuarteles de Bomberos.
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	Servicios	Todas las actividades.
	Social	Todas las actividades.
CALIFICACIÓN	ACTIVIDADES	
INFRAESTRUCTURA	Inofensivas	Todas las actividades industriales y de impacto similar al industrial.
	Inofensivas	Todas las actividades.
USOS DE SUELO PROHIBIDOS: TODOS LOS NO INDICADOS COMO PERMITIDOS		

Fuente: Plan Regulador Comunal de Talca.

- El proyecto no genera alteración y obstrucción a rutas peatonales y ciclovías que se encuentran disponibles en el área de influencia. Esto a pesa que la iniciativa corresponde a una nueva construcción, no existirá modificación a los espacios públicos por la proyección de elementos verticales, manteniendo los estándares de accesibilidad universal actualmente disponibles en las vías.
- De acuerdo con la simulación de categorización IMIV indicada en el capítulo 3.1 del presente estudio y considerando los viajes inducidos por

	<i>el proyecto, estos no son significativos para generar una sobre carga al sistema de movilidad local, principalmente al transporte privado motorizado, y tampoco al transporte publico respecto a su capacidad máxima de atención.</i> ○ <i>Respecto a la situación con proyecto y la saturación de la capacidad de la vía, cabe destacar que la Av. 21 Oriente es la principal ruta de acceso y egreso a los proyectos, dispone de una faja con 2 pistas bidireccionales con acera peatonal al costado oriente de la vía, soportando una alta cantidad de flujo vehicular, principalmente transporte privado. Aun así, los bajos valores en cuanto a los viajes atraídos y generados por el proyecto no permiten la saturación de la capacidad de la vía o veredas en los horarios puntas existentes. Esto se puede identificar en las modelaciones, donde se señala que existe un nivel de servicio favorable para la cantidad de flujo actual y proyectado.</i> ○ <i>Por último, considerando que los resultados obtenidos en las modelaciones del presente estudio, se puede identificar que los valores asociados al modo caminata y bicicleta son bajos, concluyendo que la situación con proyecto no generaría afectación en las capacidades de las veredas y ciclovías existentes para la conectividad y libre circulación de los usuarios.</i> <i>En conclusión, y dados los antecedentes presentados, se indica que no se presentará el IMIV homologable a ambos proyectos, debido a que, en el nuevo Estudio de Movilidad desarrollado, se amplía el detalle en cuanto a la información presentada respecto a la no afectación de los literales b) y c) del Art. 7 del Reglamento del SEIA, además de incorporarse</i>
--	--

	medidas de gestión adicionales, que evitan dichos literales puedan verse afectados de manera negativa. Por último, en adición se señala que debido a la información previamente indicada se realizó la actualización del Estudio de Medio Humano realizado para el Proyecto, el que se presenta en el Anexo 6 de la presente Adenda Complementaria”.
--	--

15. En base a la respuesta dada en la Adenda Complementaria. SEREMI del MOP mantuvo su observación, según se expresa en la siguiente tabla:

Tabla N°3: Observación realizadas por SEREMI del MOP al Adenda Complementaria.

Observación MOP
Observación SEREMI MOP Región del Maule (ORD N°39 del 25 de marzo de 2024): <i>“Para poder descartar efectos sobre los tiempos de desplazamiento de las personas y de las condiciones de movilidad es necesario que el proyecto cuente con un IMIV (homologable al proyecto en evaluación ambiental) aprobado”.</i>

16. El Servicio de Evaluación Ambiental de la Región del Maule indicó en el Informe Consolidado de la Evaluación de Impacto Ambiental (ICE) que no es obligatorio exigir la presentación del IMIV aprobado durante el proceso de evaluación en los términos que se reproducen a continuación:

Numeral 10.2.2. ICE: *“De acuerdo a lo señalado en la Guía “Criterio de evaluación en el SEIA: contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios”, del año 2022, la metodología estandarizada, establecida en el Decreto N°30 (MTT, 2019), respecto a la información que se debe presentar para los IMIV, y los datos obtenidos, corresponden a un insumo para el análisis del componente SVCGH, asociado al Sistema de Movilidad Local (SML) en el SEIA. Lo anterior permitirá que las medidas establecidas en los IMIV y los eventuales impactos que estas pudiesen generar, se puedan evaluar al interior del SEIA y sean consideradas como partes, obras o acciones integrales del proyecto en el proceso de evaluación, pudiendo a su vez generar compromisos adicionales de parte de los titulares de proyecto. Por tanto, en el caso de que el titular cuente con la aprobación de dicho instrumento de forma previa a su ingreso a evaluación ambiental, como ya se ha visto, se sugiere que sea acompañado en la presentación de la DIA o del EIA, según corresponda.*

Por lo anterior, no es obligatorio exigir la presentación del IMIV aprobado durante el proceso de evaluación”.

17. Luego, y sin perjuicio de lo establecido en el ICE, la Comisión de Evaluación estableció en la Resolución de Calificación Ambiental (**RCA**) la siguiente condición o exigencia para la aprobación del Proyecto:

Numeral 8.2. RCA:

8.2. Condición o exigencia [Relativa a la protección de fauna] ¹	
Impacto asociado	Impacto en los tiempos de desplazamiento.
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción
Condición	Entregar un IMIV único y completo que considere todo el condominio, es decir, Puertas de Lircay 1 y Puertas de Lircay 2, al momento de requerirse sectorialmente.

18. Según consta en el Acta de la Sesión Ordinaria N° 06 de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule², celebrada el día 23 de abril de 2024, al momento de emitir consulta y/o comentarios, la Comisionada de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones (**SEREMITT**), Sra. Angélica Saez, propuso que, en caso de que se apruebe ambientalmente el proyecto, se establezca la siguiente condición: *“El Titular del proyecto “Condominio Puertas de Lircay 1 y 2”, deberá **entregar un IMIV único y completo** que considere todo el condominio, es decir, Puertas de Lircay 1 y Puertas de Lircay 2”*.
19. Es importante señalar, que la **SEREMITT**, habiendo sido convocada a pronunciarse respecto del proyecto, según consta en la distribución del Ord. N° 202307102166 de fecha 29 de agosto de 2023, no lo hizo sino hasta la sesión de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule de fecha 23 de abril de 2024.
20. Adicionalmente, la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (MOP), en oficio ORD. D.R.V. N° 1274 de fecha 21 de septiembre de 2023 se pronunció conforme con lo establecido en la DIA, sin hacer observación alguna en materia de IMIV.

IV. ESTUDIOS DE MOVILIDAD ACOMPAÑADOS EN LA EVALUACIÓN AMBIENTAL E IMIV

21. En la DIA se acompaña el **“Estudio de Accesibilidad Vial Puertas de Lircay I y II”**. El estudio entrega los antecedentes correspondientes al conjunto de los dos proyectos inmobiliarios y contempla el análisis referido a los flujos motorizados y no motorizados del proyecto y cómo estos influyen sobre la “obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento”.

¹ La mención “[Relativa a la protección de fauna]” corresponde a un error de la RCA.

² Acta disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/05/15/Acta_6_COEVA.PDF

Específicamente, respecto a la movilidad de los futuros habitantes del proyecto y de los demás residentes ubicados dentro del área de influencia analizada.

22. De acuerdo con las observaciones contenidas en el ICSARA, en la Adenda se señala que **la causa de no presentar un IMIV homologado para ambos Proyectos es que el objeto de esta instancia es evaluar el proyecto Condominio Puertas de Lircay 2, considerándose el Condominio Puertas de Lircay 1 como un proyecto existente.** Por lo anterior, se presentaron los IMIV separados, teniendo cada proyecto su Permiso de Edificación correspondiente.
 23. Luego, en función de lo solicitado por la Autoridad en el ICSARA 2 ya revisado, en el Anexo N°3 de la Adenda Complementaria se acompañó el estudio actualizado, denominado **“Estudio de Movilidad Puertas de Lircay 1 y 2”**, correspondiente a 320 departamentos.
 24. En el Anexo N°3 de la Adenda Complementaria se acompaña también la **aprobación** por parte del Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM) de los **IMIV** desarrollados para ambos proyectos, contando el **Condominio Puertas de Lircay 1** con aprobación por Res. Ex. N°96/2023 del 5 de mayo de 2023, y el **Condominio Puertas de Lircay 2** con aprobación por Res. Ex. N°95/2023 del 16 de mayo de 2023.
 25. Conforme a lo indicado en el artículo 1.2.6 del **Decreto N°30/2019 del MTT** y según el punto 3.1 del estudio antes señalado, el Estudio de Movilidad presentado en el Anexo N°3 de la Adenda Complementaria determinó la categoría del proyecto definiendo un nivel intermedio.
- Asimismo, se señaló que el informe de movilidad desarrollado consideró un área de influencia para los Sistemas de Movilidad Local de 4 intersecciones considerando la principal ruta de entrada al proyecto y de salida de este, respecto de cada uno de los cuatro puntos cardinales, desde los accesos, utilizando esta AI para generar las mediciones requeridas para modelar los escenarios de cada fase del Proyecto.
26. Las **medidas de mitigación** asociadas a ambos proyectos se presentan en los Planos de Proyecto mitigado, en el Estudio de Movilidad y en las resoluciones aprobatorias de los IMIV, todos adjuntos en el Anexo N°3 de la Adenda Complementaria, las cuales se enuncian a continuación:

IMIV proyecto “Edificio Puertas de Lircay I” aprobado por Resolución Exenta N° 96/2023 de fecha 05/05/2023 dictada por Alex Valdebenito Márquez Director de Tránsito y Transporte Público Municipalidad de Talca.	IMIV proyecto “Edificio Puertas de Lircay II” aprobado por Resolución Exenta N° 95/2023 de fecha 16/05/2023 dictada por Alex Valdebenito Márquez Director de Tránsito y Transporte Público Municipalidad de Talca.
Medida de mitigación número 1: Pasos peatonales diseñados y construidos al interior	Medida de mitigación número 1: Pasos peatonales diseñados y construidos al interior

del área de influencia, acorde a lo señalado en la normativa vigente.	del área de influencia, acorde a lo señalado en la normativa vigente.
Medida de mitigación número 2: Se dotará de vallas peatonales los costados de los sectores que colindan con las vías públicas donde hay cruces peatonales en tramo de calzada.	Medida de mitigación número 2: Demarcación de paso de cebra, de líneas de parada y de eje central de calles en toda el área de influencia de transporte privado motorizado del proyecto.
Medida de mitigación número 3: Demarcación de paso de cebra, de líneas de parada y de eje central de calles en toda el área de influencia de transporte privado motorizado del proyecto.	Medida de mitigación número 3: Incorporación de franjas para circulación en el sector de estacionamientos privados al interior del proyecto.
Medida de mitigación número 4: Incorporación de franjas para circulación en el sector de estacionamientos privados al interior del proyecto.	Medida de mitigación número 4: Incorporación de acera peatonal en tramo faltante de calle 21½ Oriente costado oriente antes de llegar a calle 21 norte.
Medida de mitigación número 5: Incorporación de acera peatonal en tramo faltante de calle 21½ Oriente costado oriente antes de llegar a calle 21 Norte.	Medida de mitigación número 5: Incorporación de demarcación en pista frente a los refugios de transporte público por calle 22 Oriente.
Medida de mitigación número 6: Incorporación de paso peatonal en costado oriente de calle 21½ Oriente y 21 Norte.	Medida de mitigación número 6: Incorporación de dispositivo reductor de velocidad tipo cojín ubicado en calle 21½ Oriente, en base a la normativa vigente para vías de velocidad de operación de 50 km/h. Ver plano de proyecto mitigado.
Medida de mitigación número 7: Incorporación de paso peatonal en costado oriente de calle 22 Oriente y 21 Norte.	Medida de mitigación número 7: Incorporación de señalización de tránsito de no estacionar en las calles 21½ Oriente, 22 Oriente.
Medida de mitigación número 8: Incorporación de demarcación y señalización correspondiente al cruce entre la vereda proyectada por sector del parque y la ciclovía existente. Para ello se incluye paso cebra en ciclovía, demarcación de ceda el paso y señalética de ceda el paso de ciclovías RPIc-1. Esto para los dos cruces existentes de la vereda proyectada con la ciclovía existente dentro del	Medida de mitigación número 8: Normalización de las siguientes intersecciones acorde a lo establecido en el Manual de Señalización de Tránsito en su última versión. En particular, la demarcación debe ser implementada mediante pintura termoplástica. a. calle 21 Norte con calle 21½ Oriente.

área de influencia al costado poniente de calle 22 Oriente.	b. Av. Sandoval con calle 21½ Oriente. c. Calle 20 Norte con calle 22 Oriente. d. Calle 19 Norte A con calle 22 oriente.
Medida de mitigación número 9: Incorporación de demarcación de eje central dentro del área de influencia y Hasta el extremo norte con calle 21 norte. Además, se incorpora símbolo de ciclo y felcha direccional a lo largo de esta para reforzar la información al usuario sobre la bidireccionalidad. Se incorpora además señalética de fin de ciclovía en un sentido y de inicio de ciclovía en el sentido contrario.	Medida de mitigación número 9: Se incorpora señalética vertical (PO-8) que antecederá a cada uno de los pasos peatonales.
Medida de mitigación número 10: Extensión de ciclovía en extremo poniente acercando la conexión de esta con el acceso vehicular del proyecto en su ingreso.	Medida de mitigación número 10: Dispositivos de rodado bajo normativa vigente en las intersecciones del área de influencia del proyecto e integración de dispositivos de rodados en los accesos del proyecto en base a plano de proyecto mitigado.
Medida de mitigación número 11: Incorporación de señalética referente a ciclovía y acera peatonal aledaña mediante señal RO-14b.	Medida de mitigación número 11: Todos los diseños deben cumplir con las especificaciones del Manual de Vialidad Urbana sobre Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana (REDEVU) en función de la categoría de la vía a proyectar.
Medida de mitigación número 12: Se solucionará la discontinuidad de la ciclovía en la intersección de las calles 22 Oriente y 21 Norte. El detalle podrá ser visualizado en el Plano de Situación Mitigada.	Medida de mitigación número 12: Toda la demarcación debe cumplir con lo establecido en el Manual de Señalización de Tránsito en su última versión. En particular, la demarcación debe ser implementada mediante pintura termoplástica.
Medida de mitigación número 13: Se incorpora cruce de ciclos al poniente de intersección de las calles 22 Oriente y 21 Norte.	
Medida de mitigación número 14: Demarcación de zona de buses en ambos refugios existentes dentro del área de influencia.	

Medida de mitigación número 15: Normalización de dispositivo reductor de velocidad ubicado en calle 22 Oriente, en lo referente a señalización y demarcación. Se actualiza por reductor de tipo cojines. Ver plano de proyecto mitigado.	
Medida de mitigación número 16: Incorporación de señalización de tránsito de no estacionar en las calles 21 Oriente, 22 Oriente, como así mismo, en Av. Sandoval.	
Medida de mitigación número 17: Incorporación de señalética que limita velocidad de desplazamiento a 70 km/h en calle 21 Oriente.	
Medida de mitigación número 18: Normalización de las siguientes intersecciones acorde a lo establecido en el Manual de Señalización de Tránsito en su última versión. En particular, la demarcación debe ser implementada mediante pintura termoplástica. a. Calle 21 Norte con calle 21½ Oriente. b. Av. Sandoval con calle 21½ Oriente. c. Av. Sandoval con calle 22 Oriente. d. Calle 19 Norte con calle 22 Oriente. e. Calle 19 Norte A con calle 22 Oriente.	
Medida de mitigación número 19: Incorporación de señalética no virar izquierda para el viraje oriente sur y para el viraje norte oriente. Ver plano de proyecto mitigado en su versión corregida.	
Medida de mitigación número 20: Dispositivos de rodado bajo normativa vigente en las intersecciones del área de influencia del proyecto en base a plano de proyecto mitigado.	
Medida de mitigación número 21: Incorporación de espejo cóncavo y de baliza luminosa en el acceso de salida del proyecto para dar más seguridad operacional entre los distintos modos de usuarios.	

Medida de mitigación número 22: Todos los diseños deben cumplir con las especificaciones del Manual de Vialidad -Urbana sobre Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana (REDEVU) en función de la categoría de la vía a proyectar.	
Medida de mitigación número 23: Toda la demarcación debe cumplir con lo establecido en el Manual de Señalización de Tránsito en su última versión. En particular, la demarcación debe ser implementada mediante pintura termoplástica.	

27. Para lograr el objetivo de evaluar el impacto del proyecto en la movilidad y tiempos de desplazamiento, de acuerdo con lo establecido en la introducción del Estudio de Movilidad presentado en Adenda Complementaria, el informe evalúa el impacto del proyecto inmobiliario "CONDOMINIO PUERTAS DE LIRCAY 1 Y 2" en Talca sobre la movilidad y tiempos de desplazamiento de los residentes. Se analizan los flujos de tráfico motorizado y no motorizado, comparando la situación actual con la proyectada. Se realizaron consultas al Plan Maestro de Transporte Urbano de Talca, a la Unidad del MTT y se efectuaron mediciones en terreno para identificar intersecciones críticas y evaluar el servicio de transporte público y no motorizado.
28. Se genera un análisis entre la situación base y la situación con proyecto para los modos vehiculares particulares, profundizando en la o las intersecciones caracterizadas como críticas dentro del área de influencia, así como también se analizan los niveles de servicio de los modos caminata y ciclos para incluir al transporte público con la capacidad instalada de pasajeros y la potencial necesidad de mejorar su frecuencia o aumentar la flota.
29. De este modo, es posible afirmar que el Estudio de Movilidad en su última versión, acompañado en el Adenda Complementaria, consideró todas las medidas contenidas en los IMIV previamente aprobados determinando que estas eran suficientes y que el proyecto no provoca impactos significativos en los sistemas de movilidad comprendidos dentro del área de influencia para un IMIV de categoría intermedio.

**B. ANTECEDENTES DE DERECHO Y OTRAS CONSIDERACIONES
JURÍDICAS PARA ACOGER EL PRESENTE RECURSO DE
RECLAMACIÓN**

30. De acuerdo con la revisión de los antecedentes de hecho expuestos en el apartado anterior de esta presentación, es posible sostener que no existen antecedentes de hecho ni de derecho suficientes para exigir la presentación de un nuevo IMIV “*único y completo*” como una condición de aprobación del proyecto, por cuanto según se explica en este apartado, la inclusión de la mencionada condición o exigencia adolece de vicios legales y procedimentales que develan, a lo menos, una desprolijidad en su imposición generando un perjuicio a esta parte y obstaculizando el desarrollo del proyecto sin exponer argumentos suficientes para ello.
31. Para demostrar la improcedencia de la condición o exigencia que se reclama, es posible distinguir la concurrencia de las siguientes circunstancias de hecho y de derecho:
- a. **Condición infundada:** Condición de la Comisión de Evaluación fue fijada sin justificación técnica ni normativa, tal como se advierte en las observaciones realizadas por la SEREMI del MOP en el marco de la evaluación del proyecto y especialmente respecto de la sugerencia de la SEREMITT de incluir la condición que por esta vía se reclama, lo anterior constituye una vulneración grave al principio de imparcialidad consagrado en el artículo 11 de la Ley N° 19.880.
 - b. **SEREMI MOP no tiene competencias en materia de IMIV:** Como es posible advertir de la revisión de la LGUC y el Decreto 30/2019 que reglamenta el trámite, no existe mención alguna a la SEREMI del MOP en materia de IMIV, tampoco en la ley orgánica del Ministerio de Obras Públicas contenida en el D.F.L 850 de 1998, en consecuencia, dicha repartición del estado no tiene competencias en lo que respecta a este asunto.
 - c. **SEREMITT no se pronunció sobre la materia objeto de condición durante la evaluación ambiental:** La imposición de la condición o exigencia adolece de vicios procedimentales, por cuanto, la SEREMITT, principal organismo con competencia en esta materia, no se pronunció durante todo el procedimiento de evaluación ambiental, habiendo sido convocada por el SEA, sin embargo, lo hace en la última instancia disponible, a saber en la sesión de la Comisión de Evaluación donde se calificó el proyecto, la instancia idónea para pronunciarse era durante la evaluación del proyecto, circunstancia que no ocurrió. Por su parte, la observación durante la evaluación provino del MOP, organismo que carece de competencia directa en la materia, sin perjuicio de que el titular respondió adecuadamente a sus observaciones;
 - d. **Estudio de Movilidad efectuó un análisis conjunto de los impactos viales de Lircay 1 y Lircay 2:** De la revisión de la última versión del Estudio de Movilidad presentado en el Adenda Complementaria se desprende inequívocamente la no afectación de los literales b) y c) del artículo 7° del

RSEIA, dando respuesta satisfactoria a lo observado en la materia por el MOP. Además, el referido estudio llegó a esa conclusión considerando el peor escenario, es decir, considerando los impactos de ambas etapas.

- e. **Guía Técnica del SEA establece que IMIV no son exigibles en las evaluaciones ambientales:** De acuerdo a lo señalado por el SEA en el ICE, a lo establecido en el Decreto N°30/2019 del MINTRATEL y al Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos Técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la Libre Circulación, Conectividad y Tiempos de Desplazamiento en Proyectos Inmobiliarios, no resulta exigible u obligatorio, sino una mera sugerencia, acompañar las resoluciones aprobatorias de los IMIV, lo cual se hizo, abordando íntegramente las medidas contenidas en ellos en el Estudio de Movilidad;
- f. **Dirección Ejecutiva del SEA ha recientemente confirmado que IMIV no son exigibles en procedimientos de evaluación ambiental:** Se revisaron casos similares, dentro de los cuales destaca el recurso de reclamación atinente al proyecto “Talca - San Miguel”, acogido por Resolución Exenta N°202399101402 de fecha 12 de mayo de 2023. El criterio recogido en dicho caso respalda la improcedencia de la condición o exigencia que por este acto se reclama, según se explicará más adelante.
- g. **Ni DOM ni SEREMI de Transporte levantaron esta exigencia durante tramitaciones sectoriales:** Este hecho cobra relevancia en dos dimensiones, respecto de la tramitación paralela de los dos IMIV aprobados y en tramitación de los permisos de edificación.

32. En los acápites siguiente, se abordan cada una de las condiciones de hecho y de derecho enunciadas precedentemente de manera de presentar los argumentos de fondo que sustentan la improcedencia de la condición objeto de la presente reclamación:

I. CONDICIÓN INFUNDADA

33. En consonancia con lo establecido en la letra a. del párrafo 31, se evidencia en los distintos documentos que componen el expediente de evaluación del proyecto en el SEIA la nula fundamentación realizada por los servicios que se pronunciaron respecto de la aparente necesidad de contar con un nuevo IMIV homologable. Esta circunstancia consta en las observaciones realizadas por la SEREMI del MOP en los pronunciamientos realizados sobre el DIA, Adenda y Adenda Complementaria plasmados en los correspondientes ICSARAS y en el ICE, como también en la sugerencia realizada por la SEREMITT, ambos organismos no realizaron referencia a norma alguna que establezca el deber del titular de proceder en la forma sugerida, como tampoco respecto de hechos que justifiquen la elaboración de un nuevo IMIV.

34. Adicionalmente, y esto es lo más delicado, en la misma falta de argumentación técnica y normativa incurrió la Comisión de Evaluación, al establecer en las postrimerías de la evaluación una condición gravosa e improcedente.
35. Esta circunstancia no es baladí, por cuanto atenta contra la debida fundamentación de los actos administrativos contenida en el artículo 41 inciso cuarto de la ley N° 19.880, en los principios de transparencia y publicidad establecido en el artículo 16 y en el principio de imparcialidad que señala el artículo 11 del mismo cuerpo legal, aplicables en la materia y reconocida ampliamente por la doctrina y jurisprudencia administrativa disponible, así se explica, por ejemplo en las conclusiones del “Estudio sobre la motivación del acto administrativo” de Esteban Rocha Fajardo³.

II. VICIOS PROCEDIMENTALES

36. Tal como fue enunciado en las letras b. y c. del párrafo 31, respecto de los pronunciamientos de la SEREMI del MOP y la SEREMITT finalmente plasmados en el establecimiento de la condición objeto de reclamación, estos dan cuenta de vicios procedimentales importantes, por cuanto provienen de un organismo sin competencia directa en la materia y fue realizado en forma totalmente extemporánea por parte del órgano competente.
37. Así las cosas, como ya fue señalado, el órgano que se pronunció durante la evaluación del proyecto fue la SEREMI del MOP, dando lugar a un debate que fue adecuadamente abordado por el titular respondiendo cabalmente las solicitudes realizadas, lo cual también fue ratificado por el SEA en el pronunciamiento contenido en el punto 10.2.2. del ICE, al señalar que “...no es obligatorio exigir la presentación del IMIV aprobado durante el proceso de evaluación”.
38. Sin embargo, al revisar la Ley Orgánica del MOP contenida en el D.F.L. N° 850 de 1997, no existen atribuciones atribuidas a dicho órgano en materia de IMIV, tampoco se establecen competencias para el MOP en el Decreto 30 de 2019 que reglamenta el trámite. Es más, el artículo 4.1.2 del referido Decreto establece en su inciso final que las entidades competentes en la materia son la Dirección de Tránsito y Transporte público de la municipalidad respectiva y la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente. Resulta evidente entonces que lo anterior constituye un vicio manifiesto en el procedimiento, por cuanto los pronunciamientos que dieron origen al debate respecto de la necesidad de realizar un nuevo IMIV provienen de un órgano sin competencia, lo que pugna con lo establecido en el artículo 7° de la Constitución Política de la República.
39. No obstante lo anterior, el titular fue más allá de lo que le resulta exigible por ley y dio respuesta a cada observación, incluso entregó las resoluciones aprobatorias de los IMIV, como también amplió los alcances del Estudio de Movilidad dando respuesta de manera satisfactoria a las observaciones realizadas por el MOP en la materia.

³ Cuadernos del Tribunal Constitucional. Número 65, Año 2018.

40. En lo que respecta a la SEREMITT, entendiendo que esta es el órgano con competencia directa en la materia, habiendo sido convocada para pronunciarse sobre el proyecto durante la evaluación ambiental del mismo mediante oficio Ord. N°202307102166 de fecha 29 de agosto de 2023, no lo hizo sino hasta la Comisión de Evaluación de la Región del Maule celebrada con fecha 23 de abril de 2024 (mismo día de la calificación del proyecto), instancia en la que, sin aportar fundamentación alguna y a modo de comentario, sugirió establecer la condición de “...entregar un IMIV único y completo que considere todo el condominio, es decir Puertas Lircay 1 y Puertas de Lircay 2”.
41. Cabe resaltar brevemente la importancia de este hecho, toda vez que los pronunciamientos de los OAECAs durante la evaluación del proyecto son fundamentales para el correcto desarrollo de la evaluación del mismo, de manera que las observaciones que pudieren formular quedan plasmadas en el ICSARA respectivo dando la oportunidad al titular de responderlas en el Adenda correspondiente, lo cual en este caso no ocurrió respecto de la referida Seremía, constituyendo un vicio procedimental que implica una falta de oportunidad de responder y/o hacer los ajustes en el proyecto en caso de ser necesario. Muy por el contrario, se establece una condición o exigencia para la aprobación del proyecto que tampoco figuraba en el ICE, dejando al titular en una situación extremadamente desventajosa pudiendo sólo aceptarla o reclamar, en ambos casos cargando con las consecuencias económicas y de demora en la ejecución del proyecto que le siguen, lo que se traduce en un perjuicio importante a considerar y que debe ser subsanado por la Dirección Ejecutiva.
42. En consecuencia, el establecimiento de la condición de tramitar un nuevo IMIV en la RCA resulta del todo impertinente y, por cierto, ilegal, por cuanto atenta contra el principio de contradictoriedad consagrado en el artículo 10 de la ley N° 19.880 y que rige plenamente en el proceso de evaluación ambiental, vulnerando además lo establecido en los artículos 44 letra k) respecto del contenido del ICE y 47 en lo que corresponde a los pronunciamientos sectoriales para la evaluación, ambos del Reglamento del SEIA.

III. SUFICIENCIA DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD, RESPUESTAS DEL TITULAR E IMIV APROBADOS PARA ACREDITAR LA NO AFECTACIÓN SEÑALADA EN LITERALES B) Y C) DEL ARTÍCULO 7° DEL RSEIA

43. En este punto abordaremos lo establecido en la letra d. del párrafo 31 anterior. De este modo, si se revisan las observaciones realizadas por el MOP y las respuestas del titular, las cuales fueron reproducidas en los párrafos 13 y 14 de esta presentación, es posible advertir que, en un primer pronunciamiento, se solicitó “*contar con IMIV homologable y que aborde la dimensión total del proyecto*”, luego de la respuesta del titular en el primer Adenda, el mismo organismo otorgó otras formas de cumplir al titular, a saber, señaló “*la necesidad de presentar un IMIV aprobado y homologable, O un estudio de impacto vial que analice en detalle la no afectación a los literales b) y c) del art.7 del DS 40. y/o las medidas de gestión que las evitarían*” (énfasis añadido).

44. Como se advierte, el MOP dio la alternativa de aportar un estudio de impacto vial que contenga una análisis de no afectación de los literales b) y c) del artículo 7° del RSEIA, lo cual devela claramente el fondo del debate, como es descartar los efectos adversos en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos y específicamente, atendiendo al tenor de los literales citados, “*b) La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento*” y “*c) La alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica*”.
45. De la revisión del último Estudio de Movilidad acompañado en el Adenda Complementaria y del texto de esta última, se desprende inequívocamente que el titular abordó en detalle el requerimiento del MOP tomando como base las medidas contenidas en los IMIV aprobados y demostrando la no afectación de los literales b) y c) del artículo 7° del RSEIA (tanto así que la DIA terminó siendo calificada favorablemente).
46. Respecto de lo establecido en el literal b) del artículo 7° del RSEIA, en el Estudio de Movilidad se realizó un análisis detallado respecto de la no afectación de este, de manera que el proyecto no implica obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, lo cual se detalla en el capítulo III siguiente sobre inexigibilidad de nuevo IMIV de acuerdo con normativa aplicable.
47. Luego, en concordancia con lo indicado en el numeral 8.1. de la Adenda Complementaria (p.71), el proyecto no alterará significativamente los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, en los términos de la letra c) del art. 7° del Reglamento del SEIA.
48. Al respecto, se señala que la carga y descarga de insumos se realizará dentro de la propiedad, evitando obstrucciones en las calles adyacentes y manteniendo los tiempos de desplazamiento normales. Las vías mantendrán sus niveles de servicio sin sobrecarga debido a los viajes inducidos por el proyecto.
49. En cuanto a la infraestructura de transporte, no se obstruirán estaciones, paraderos de buses y taxis colectivos, ni los accesos a estas infraestructuras. Además, la zona de influencia del proyecto tiene una baja densidad poblacional y su uso es principalmente industrial, lo que minimiza cualquier impacto significativo en la comunidad local.
50. Las rutas peatonales y ciclovías existentes no se verán afectadas por el proyecto. A pesar de la nueva construcción, la accesibilidad universal en las vías se mantendrá sin modificaciones, preservando los estándares actuales. El Estudio acompañado muestra que los viajes inducidos no generarán una sobrecarga en el sistema de movilidad local, tanto en transporte privado como público. La Av. 21 Oriente, principal ruta de acceso al proyecto, podrá soportar el flujo vehicular sin saturación, incluso en horarios punta. Además, los valores de viajes a pie y en bicicleta son bajos, lo que significa que no se afectarán las veredas y ciclovías existentes.

51. En esta línea, se incorporaron medidas de gestión adicionales y se actualizó el Estudio de Medio Humano presentado en el Anexo 6 de la Adenda Complementaria, asegurando que no habrá un impacto negativo en la comunidad.
52. No obstante la mantención de la observación por parte del MOP, como fue revisado en el párrafo 16 de esta presentación, el SEA abordó la observación directamente en el ICE, señalando que “...no es obligatorio exigir la presentación del IMIV aprobado durante el proceso de evaluación”. En consecuencia, no se entiende la inclusión de la condición o exigencia en circunstancias que fue abordado el punto en todas las instancias de la evaluación y respondido satisfactoriamente por el titular, lo cual fue respaldado directamente por el SEA en el ICE.

IV. INEXIGIBILIDAD DE NUEVO IMIV DE ACUERDO CON NORMATIVA APLICABLE

53. En atención a lo ya argumentado y a lo señalado en la letra e. del párrafo 31 anterior, es claro que la presentación, tramitación y aprobación de un IMIV corresponde a un trámite estrictamente sectorial, por lo que no tiene sustento jurídico ni lógico exigir un IMIV aprobado en la evaluación ambiental.
54. Tampoco resulta lógico o pertinente traer esa discusión técnica al SEIA, cuando uno de los mandatos del SEIA es evaluar los impactos de los proyectos bajo el escenario más desfavorable (art. 19 del Reglamento del SEIA), lo cual necesariamente significa evaluar los impactos del proyecto sin ningún tipo de medidas mitigatorias, tal como ha ocurrido en el presente caso, y así todo fue posible descartar la generación de efectos del literal b) del artículo 7 del Reglamento del SEIA.
55. Los IMIV de ambos proyectos fueron aprobados por el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), contando el Condominio Puertas de Lircay 1 con aprobación por Res. Ex. N°96/2023 del 5 de mayo de 2023, y el Condominio Puertas de Lircay 2 con aprobación por Res. Ex. N°95/2023 del 16 de mayo de 2023.
56. Es relevante destacar que existe una inconsistencia entre los pronunciamientos del SEA de la Región del Maule y la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, que implican una vulneración al principio de coordinación administrativa, la cual se demuestra por los pronunciamientos del SEA en el ICE y la condición o exigencia plasmada en la RCA objeto de reclamación.
57. Como ha quedado en total evidencia en la primera parte de este recurso, desde la misma presentación de la DIA y en las Adendas sucesivas se acompañaron antecedentes técnicos idóneos y suficientes (Estudios de Movilidad) que, a partir de caracterizaciones y análisis de desplazamientos peatonales y vehiculares realizados en el entorno del Proyecto para sus fases de construcción y operación, fue posible concluir en términos generales lo siguiente:

- En el modo ciclos, el proyecto no genera mayores conflictos, debiendo implementar señales de advertencia para mayor seguridad, ya que los ciclos compartirán calzada con los vehículos motorizados;
- El transporte público existente puede absorber de manera eficiente la demanda de viajes del proyecto en este modo de transporte, y sin afectar la operación ni requiriendo aumento de flota ni de frecuencias, manteniendo el nivel de servicio de este;
- En el modo peatón, se observó que para la situación con proyecto se mantienen los umbrales bajo los mencionados por el Manual de Señalización de Tránsito para proveer recomendaciones preliminares. Por lo que no se genera mayor conflicto en la relación peatón/vehículo;
- Luego, el Estudio de Movilidad abordó otras condicionantes operativas del área de influencia a fin de dar una circulación segura junto a las condiciones de accesibilidad favorables para los peatones, en dicho acápite de se abordaron medidas relacionadas con: Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos; Elementos de visibilidad; y Pasos peatonales explícitos u otras medidas de seguridad en cruces peatonales;
- Luego, respecto de medidas de mitigación adicionales quedó establecido que se deberá materializar el tramo de calzada sin pavimento de calle 10 norte, con el objeto de mejorar la circulación entre los vehículos que transitan de manera bidireccional.
- Finalmente, se realizó un análisis detallado de los efectos o afectación de lo establecido en el literal b) del artículo 7° del RSEIA concluyendo que:
 - *“El proyecto no genera obstrucción a estaciones, paraderos de buses y/o taxis colectivos, así como a los accesos a dichas estructuras de transporte. Además, los grupos humanos en el área de influencia no se verán afectados por el proyecto debido a que la zona donde se emplaza la iniciativa corresponde a suelos de uso industrial con baja densidad poblacional. [...]”;*
 - *“El proyecto no genera alteración y obstrucción a rutas peatonales y ciclovías que se encuentran disponibles en el área de influencia. [...]”;*
 - *“De acuerdo con la simulación de categorización IMIV indicado en el capítulo 3.1 del presente estudio y considerando los viajes inducidos por el proyecto, estos no son significativos para generar una sobre carga al sistema de movilidad local, principalmente al transporte privado motorizado, y tampoco al transporte público respecto a su capacidad máxima de atención. [...]”;*
 - *“Respecto a la situación con proyecto y la saturación de la capacidad de la vía, cabe destacar que la Av. 21 Oriente es la principal ruta de acceso y egreso a los proyectos, dispone de una faja con 2 pistas bidireccional con acera peatonal al costado oriente de la vía, soportando una alta cantidad de flujo vehicular principalmente transporte privado. Aun así, los bajos valores en cuanto a los viajes atraídos y generados por el proyecto no permiten la saturación de la capacidad de la vía o veredas en los horarios punta existentes. [...]”;*
 - *“Para finalizar y considerando los resultados obtenidos en las modelaciones del presente estudio, se puede identificar que los*

valores asociados al modo caminata y bicicleta son bajos, concluyendo que la situación con proyecto no generaría afectación en las capacidades de las veredas y ciclovías existentes para la conectividad y libre circulación de los usuarios.”

58. La solidez técnica de los antecedentes presentados se vio reflejada en la circunstancia de que el segundo ICSARA ya no contenía ninguna observación referida a la necesidad de justificar la inexistencia de los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300.
59. Ahora bien, lo verdaderamente relevante es que le corresponde de forma exclusiva y excluyente al SEA emitir un juicio técnico respecto de si en la especie, y en base a los antecedentes y pronunciamientos disponibles, el proyecto generaría o no una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento. Pues bien, eso fue lo que precisamente hizo el SEA del Maule al recomendar en su ICE la aprobación del proyecto.
60. Por su parte, de la revisión de la normativa específica aplicable a los IMIV, a saber, la ley N° 20.958 que establece un sistema de aportes al espacio público y que modificó la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y el correspondiente reglamento de la materia Decreto N° 30/2019 Reglamento sobre Mitigación de Impacto al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano, destaca que no existe referencia alguna a la existencia de un “IMIV homologable”, por tanto dentro del ordenamiento jurídico no existe dicho trámite y por tanto resulta inexigible a un titular obtener la aprobación de una categoría de IMIV inexistente o que carece de respaldo normativo.
61. A mayor abundamiento, cuando se trata de un IMIV que abarca dos o más proyectos, es posible identificar en la normativa la existencia del IMIV conjunto, regulado en el artículo 171 de la LGUC y en el artículo 1.2.7 del Reglamento, en ambos casos se reguló expresamente de que se trata de una posibilidad, una acción de carácter facultativo para el o los titulares de proyectos cercanos en su localización. Sin embargo, la solicitud de elaborar un nuevo IMIV tampoco fue asociada a estas disposiciones normativas, careciendo de todo sustento normativo y haciendo imposible para el titular siquiera comprender el requerimiento que se le hizo.

V. CASO SIMILAR PROYECTO “TALCA-SAN MIGUEL” / JURISPRUDENCIA ADMINISTRATIVA

62. De acuerdo a lo enunciado en la letra f. del párrafo 31 de esta presentación, un caso similar, en la misma región tuvo lugar a propósito del proyecto “Talca - San Miguel”, calificado desfavorablemente en una primera instancia por Resolución Exenta N° 202207001135, de 19 de julio de 2022 y posteriormente aprobado por la Dirección

Ejecutiva mediante Resolución Exenta N° 202399101402 de fecha 12 de mayo de 2023⁴ que se pronunció acogiendo el Recurso de Reclamación presentado por el proponente del proyecto y en definitiva calificando en forma favorable.

63. El caso en comento dice relación con la suficiencia del EISTU presentado en la evaluación ambiental del proyecto para descartar los efectos, características o circunstancias del artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300 y con la no obligatoriedad de exigir un EISTU aprobado en el contexto del SEIA, contiene argumentación que resulta igualmente aplicable al presente caso respecto del tratamiento que debe darse a los IMIV en el contexto del SEIA.
64. Así las cosas, la resolución que acogió la reclamación revisada establece que se acoge el fundamento del recurso de reclamación esgrimido por el proponente (considerando 7°) en relación a que los antecedentes presentados en la DIA son suficientes para descartar los efectos, características o circunstancias del artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300, toda vez que en concordancia con el artículo 19 literal b) del RSEIA, el proponente acompañó un completo estudio de movilidad de manera de evaluar los tiempos de desplazamiento con ocasión de la ejecución del proyecto, obteniendo el juicio técnico del SEA del Maule al respecto descartando la eventual generación de obstrucción o restricción en la libre circulación, conectividad, o aumento significativo en los tiempos de desplazamiento.
65. Adicionalmente, en lo que interesa, establece que “...si bien **los EISTU son jurídicamente vinculante solo para el ámbito sectorial de sistemas de transporte, igualmente su contenido puede ser incorporado directa o indirectamente en el ejercicio de la evaluación ambiental, sea para descartar la generación de impactos significativos o bien para integrar medidas que se hagan cargo de los impactos ambientales que genere el Proyecto**”. Para afirmar lo anterior se basa en las guías Guía Para la Descripción de la Acción del Transporte Terrestre en el SEIA, del año 2017 y Guía Para la Descripción de Proyectos Inmobiliarios en el SEIA, del año 2019. Las cuales siguen la misma lógica que la Guía Criterio de evaluación en el SEIA: contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios, del año 2022, citada por el SEA en el ICE de la evaluación del proyecto que motiva el presente recurso para establecer que no es obligatorio exigir el IMIV en el SEIA, según ya fue explicado.
66. Siguiendo con lo establecido por el SEA en el caso Talca - San Miguel, resulta especialmente ilustrativo lo señalado en el punto 8.4 de la resolución del recurso de reclamación, donde señala en lo pertinente que “...**resulta evidente que el contenido del EISTU, así como su posible aprobación o rechazo, son insumos de carácter sectorial que pueden facultativamente presentarse en el SEIA; más no son, bajo ninguna circunstancia, determinantes por sí mismos para fundar el sentido de una calificación ambiental**”.

⁴ Ver en: https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientes.php?id_expediente=2156882535

VI. INOBSERVANCIA EN TRAMITACIÓN SECTORIAL ANTE DOM Y SEREMITT

67. Por último, para profundizar lo establecido en la letra g. del párrafo 31, el proponente tramitó en forma simultánea tanto los IMIV como los Permisos de Edificación.
68. En efecto, el IMIV del proyecto “Edificio Puertas de Lircay I” fue aprobado por Resolución Exenta N° 96/2023 de fecha 05/05/2023 dictada por Alex Valdebenito Márquez Director de Tránsito y Transporte Público Municipalidad de Talca. Por su parte, el IMIV correspondiente al proyecto “Edificio Puertas de Lircay II” fue aprobado por Resolución Exenta N° 95/2023 de fecha 16/05/2023 dictada por Alex Valdebenito Márquez Director de Tránsito y Transporte Público Municipalidad de Talca.
69. Es decir, respecto de la tramitación de los IMIV es posible concluir que estos fueron ingresados de manera simultánea en la plataforma SEIM del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MINTRATEL), y resueltos con muy poca diferencia de tiempo por la misma persona, a saber el Director de Tránsito y Transporte Público Municipalidad de Talca.
70. De este modo, es dable concluir que tanto la Dirección de Tránsito y Transporte Público Municipalidad de Talca, como el MINTRATEL contaban con información suficiente y completa respecto de ambos proyectos, pudiendo a lo menos observar dicha circunstancia en el marco de la tramitación sectorial a su cargo, situación que no ocurrió, resultando aprobados satisfactoriamente.
71. Luego, el titular del proyecto obtuvo permiso de edificación para el proyecto denominado “Condominio Puertas de Lircay 1” por Resolución N° 201 de fecha 13 de junio de 2023 y aprobación de Modificación de Proyecto de Edificación por Resolución N°468 de fecha 21 de noviembre de 2023 para el mismo proyecto. Adicionalmente, el proyecto “Puertas de Lircay II” cuenta con permiso de edificación aprobado por Resolución de fecha N° 190 de fecha 07 de junio de 2023 y modificación de proyecto de edificación aprobada por Resolución N° 469 de fecha 21 de noviembre de 2023.
72. En cuanto a la tramitación de los IMIV, cabe mencionar que, de acuerdo con el artículo 4.1.1. y 4.2.1. del Decreto N°30/2019 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“MINTRATEL”), el órgano evaluador competente para aprobar, observar o rechazar el informe, será el Director de Tránsito y Transporte Público de la municipalidad respectiva, quien deberá consultar previamente a la Dirección de Obras Municipales (DOM) y a los demás órganos que, conforme a la naturaleza del proyecto, sean competentes en las materias específicas a evaluar en cada proyecto, tales como la referida Secretaría Regional Ministerial, la Unidad Operativa de Control del Tránsito, la Dirección de Vialidad o el Servicio de Vivienda y Urbanización respectivo, entre otros.
73. Así bien, mediante las Res. Ex. N° 96/2023 y N° 95/2023 de fechas 5 y 16 de mayo de 2023, el Director de Tránsito y Transporte Público de la Municipalidad de Talca aprobó ambos IMIV, respectivamente. En ambos expedientes, consta que los organismos consultados con competencia en la materia emitieron sus pronunciamientos, sin referirse

en ninguna oportunidad a la necesidad de presentar un IMIV “conjunto”, “homologable” o sinónimo. Dichas resoluciones fueron distribuidas a la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de la Región del Maule y a la SEREMI del MINVU de la Región del Maule.

74. Por otro lado, en la tramitación de los respectivos Permisos de Edificación, aprobados por la Dirección de Obras Municipales de Talca, tampoco hubo pronunciamiento alguno acerca de la necesidad de presentar un IMIV “conjunto”, “homologable” o sinónimo. Lo anterior es relevante, considerando que de acuerdo con el D.S. N°12/2020 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, los proyectos inmobiliarios que califiquen para realizar un IMIV, deberán presentar al ingreso del Permiso de Edificación, un documento que avale el ingreso al sistema al Sistema de Evaluación de Impactos de la Movilidad (“SEIM”), para la aprobación del Permiso de Edificación.
75. Por lo tanto, a pesar de que los organismos competentes contaban con todos los elementos, oportunidades y facultades para observar y/o exigir la elaboración de un nuevo IMIV “homologable”, esto no ocurrió, otorgando, en ambos casos, permisos de edificación y resoluciones aprobatorias de los IMIV.

POR TANTO, sobre la base del mérito de los argumentos y antecedentes expuestos, y lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, **A LA SEÑORA DIRECTORA EJECUTIVA DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL SOLICITO:**

Tener por interpuesto el recurso de reclamación en contra de la Res. Ex. N° 20240700180 de fecha 10 de mayo de 2024 de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, y, en definitiva, dejarla sin efecto procediendo a emitir una nueva resolución que elimine el resuelvo 8.2. de la RCA N° 20240700180/2024 del proyecto “Condominio Puertas de Lircay 1 y 2”, suprimiendo así la improcedente e infundada condición de entregar un IMIV único y completo que considere todo el condominio.

PRIMER OTROSI: ACOMPAÑA DOCUMENTOS. Ruego a usted tener por acompañados los siguientes documentos:

- i. Permiso de edificación para el proyecto denominado “Condominio Puertas de Lircay 1” por Resolución N° 201 de fecha 13 de junio de 2023 de la Dirección de Obras Municipales de Talca;
- ii. Aprobación de Modificación de Proyecto de Edificación por Resolución N°468 de fecha 21 de noviembre de 2023 de la Dirección de Obras Municipales de Talca;
- iii. Permiso de edificación del proyecto “Puertas de Lircay II” aprobado por Resolución de fecha N° 190 de fecha 07 de junio de 2023 de la Dirección de Obras Municipales de Talca; y
- iv. Modificación de proyecto de edificación “Puertas de Lircay II” aprobada por Resolución N° 469 de fecha 21 de noviembre de 2023.

SEGUNDO OTROSÍ: FORMA DE NOTIFICACIÓN. Conforme a lo preceptuado en el artículo 19 de la Ley N° 19.880, que establece las bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado, solicito a usted que se me notifiquen todos los futuros actos del presente procedimiento administrativo recursivo a las siguientes direcciones de correo electrónico: ffernandez@cindependencia.cl; rvera@cindependencia.cl; rperez@smartcompliance.cl; falid@smartcompliance.cl; e itroncoso@smartcompliance.cl.