

EN LO PRINCIPAL: Deduce reclamación; OTROSÍ: Acompaña documentos.

DIRECTORA EJECUTIVA DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

CRISTIAN SAN MARTÍN ACUÑA, C.I. N° 15.180.775-5, domiciliado en Las Margaritas #1925, San Pedro de la Paz, Región del Biobío, en representación de Constructora Manzano y Asociados Ltda., en relación a la Declaración de Impacto Ambiental ("DIA") del "Proyecto Habitacional D.S. 19 Parque Lantaño" ("Proyecto"), a Ud., respetuosamente digo:

Que, dentro de plazo, vengo en deducir recurso de reclamación del artículo 20 de la Ley N° 19.300 en contra de la Resolución Exenta N°20241600191, de 18 de diciembre de 2024 ("RCA N°20241600191/2024"), dictada por la Comisión de Evaluación de la Región de Ñuble, la cual calificó de forma favorable el Proyecto, estableciendo en su considerando 5.3. la exigencia de *"...evaluarse de manera sectorial para los lotes 4, 5 y 6, a partir de los antecedentes que permitan analizar sobre la magnitud y dimensión del proyecto a desarrollar por medio de la presentación de un IMIV, según lo señalado por el oficio N° E195892/2024 del 19 de noviembre de 2024 de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, Región de Ñuble"*.

Dicha exigencia justifica la presente reclamación, solicitándose que sea dejada sin efecto, manteniéndose íntegramente la RCA respecto de sus demás numerales, conforme se expondrá en los acápites siguientes, de acuerdo al siguiente índice de contenido:

I.	ANTECEDENTES DE HECHO.....	3
1.	ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO	3
2.	ANTECEDENTES DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE RELEVANCIA EN RELACIÓN AL RECURSO DE RECLAMACIÓN DE AUTOS – CÓMO SE DESCARTÓ LA SIGNIFICANCIA DEL IMPACTO VIAL	5
2.1.	Antecedentes aportados en la Declaración de Impacto Ambiental.....	6
2.2.	Participación ciudadana	8
2.3.	Antecedentes incorporados en el Primer Adenda.....	9
2.4.	Antecedentes del Adenda Complementario.....	13
2.5.	Informe Consolidado de Evaluación y Resolución de Calificación Ambiental	16
II.	FUNDAMENTOS DE DERECHO.....	17

1.	EL INFORME DE MITIGACIÓN VIAL TIENE NATURALEZA SECTORIAL Y NO AMBIENTAL ...	17
2.	NO EXISTE LA CIRCUNSTANCIA FÁCTICA EN QUE SE FUNDA EL CONSIDERANDO 5.3 DE LA RCA N°20241600191/2024, ENCONTRÁNDOSE ERRADA LA BASE DE CÁLCULO UTILIZADA PARA EFECTOS DE INCORPORAR DICHA EXIGENCIA	23
3.	MANTENER LA EXIGENCIA DEL CONSIDERANDO 5.3 SERÍA CONTRARIO AL PRINCIPIO DE CONFIANZA LEGÍTIMA	25
4.	LA EXIGENCIA DEL CONSIDERANDO 5.3 SE ESTABLECE EN VIRTUD DE UN PRONUNCIAMIENTO SECTORIAL INFUNDADO QUE DEBIÓ SER DESCARTADO EN EL ICE Y RCA	31
5.	ACERCA DEL CONTENIDO DE LAS CONDICIONES Y EXIGENCIAS QUE SE PUEDEN ESTABLECER UNA RCA.....	32
III.	CONCLUSIONES.....	35

I. ANTECEDENTES DE HECHO

1. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO

Constructora Manzano y Asociados Ltda., ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ("SEIA"), mediante una Declaración de Impacto Ambiental ("DIA"), el proyecto "*Proyecto Habitacional D.S. 19 Parque Lantaño*" ("Proyecto"), el cual se emplaza en el sector Lantaño de la comuna de Chillán, provincia de Diguillín, Región de Ñuble.

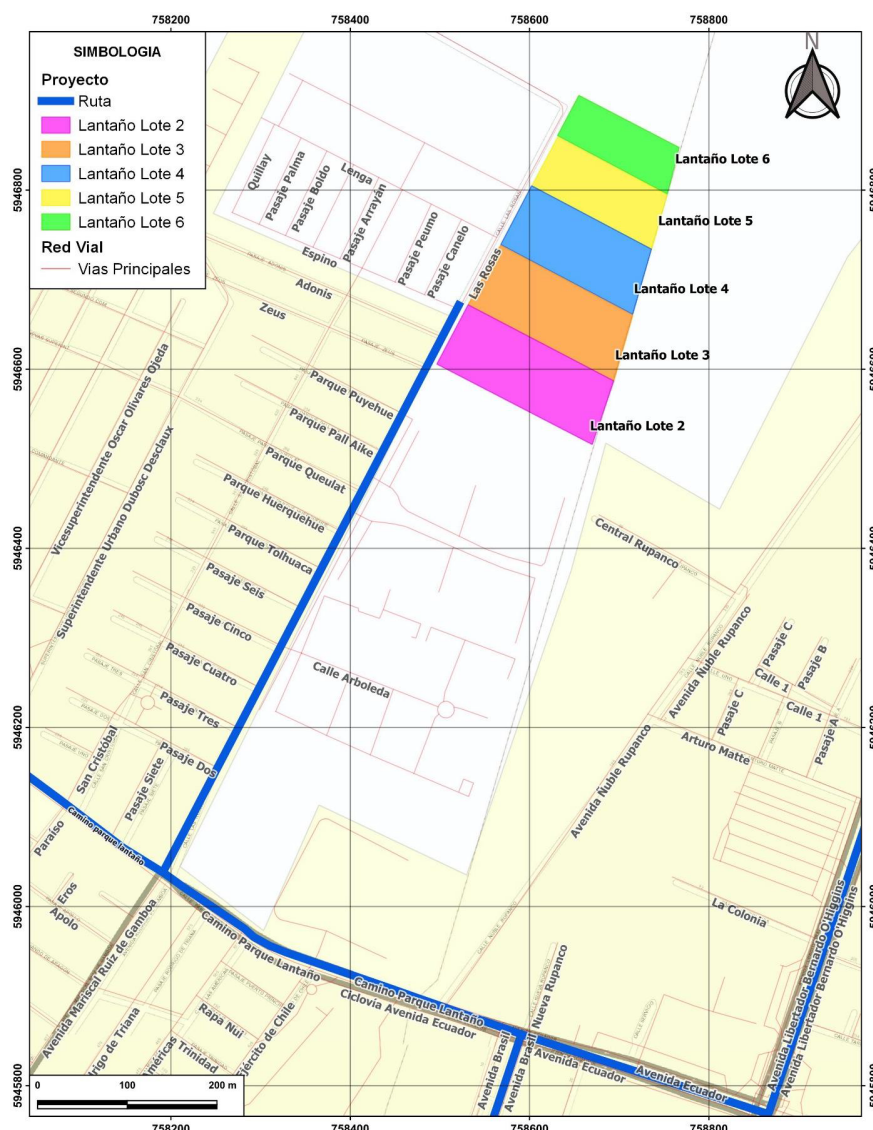
Este proyecto consiste en obras de urbanización y edificación en una superficie de 5,2 ha., en el sector Lantaño de la comuna de Chillán, provincia de Diguillín, Región de Ñuble, contemplando la construcción de 950 departamentos con destino habitacional distribuidos en 18 torres de 5 pisos cada una, junto con estacionamientos, equipamiento y áreas verdes, todo al interior de una zona mixta (ZM-2) según el Plan Regulador Comunal ("PRC") de Chillán, el cual permite el uso residencial, contribuyendo a cubrir la creciente demanda habitacional de la región de Ñuble e incorporando estacionamientos, equipamiento, áreas verdes y obras de urbanización en el sector Lantaño, de la comuna de Chillán.

El Proyecto se compone de 5 secuencias constructivas (ejecutándose una después de la otra) desde Lote 2 a 6, con una duración de 20 meses cada una, lo cual se enmarca en el Plan de Emergencia Habitacional del MINVU y encontrándose subordinada cada secuencia a la aprobación de Subsidio del Ministerio de Vivienda y Urbanismo ("MINVU") y aprobaciones sectoriales, conducentes al otorgamiento del Permiso de Edificación respectivo, ya que cada secuencia constructiva considera un Rol independiente de los demás.

Al respecto, se hace presente que las obras del Lote 2 ya se han iniciado con la construcción de 240 departamentos, en 1,3 ha. Posteriormente, se ejecutará el lote 3 con 240 departamentos en 1,3 ha, lote 4 con 200 departamentos en 1,1 ha, lote 5 con 150 departamentos en 0,8 ha y lote 6 con 120 departamentos en 0,7 ha. En este sentido, la superficie predial del proyecto corresponde a aproximadamente 5,2 hectáreas, considerando la superficie asociada a los lotes 2, 3, 4, 5 y 6.

A continuación, se muestra una figura del Proyecto y sus respectivos lotes.

Figura 1: Ubicación Proyecto Lantaño



Fuente: Figura 1, Estudio Vial actualizado, Adenda.

Como se indicó previamente, el Proyecto fue aprobado mediante la RCA N°20241600191/2024 objeto del presente recurso de reclamación, estableciéndose como exigencia en el considerando 5.3, lo siguiente:

" Por otro lado, en relación a los Informes de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) para los lotes 4, 5 y 6, el titular señala "si bien el titular tiene la intención de ejecutar Proyectos de Integración Social D.S. 19 del SERVIU en los lotes restantes (4, 5 y 6), su desarrollo depende de la viabilidad económica dada por adquisición de departamentos en los lotes previos.

Cabe destacar que la ejecución de todos los Lotes del Proyecto se contempla en un mediano-largo plazo (más de 8 años) y que cada IMIV que se elabore y se evalúe a través del SEIM va a incluir las medidas de mitigación necesarias para

minimizar los impactos negativos en la red vial, considerando las proyecciones de tráfico futuras y los Lotes ya ejecutados, con el fin de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto.”.

(...) Por lo anterior, de ejecutarse el proyecto, deberá evaluarse de manera sectorial para los lotes 4, 5 y 6, a partir de los antecedentes que permitan analizar sobre la magnitud y dimensión del proyecto a desarrollar por medio de la presentación de un IMIV, según lo señalado por el oficio N° E195892/2024 del 19 de noviembre de 2024 de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, Región de Ñuble.” (énfasis original).

El Proyecto evaluado en el SEIA contempla la ejecución de todos los lotes, es decir, lotes 2, 3, 4, 5 y 6 (encontrándose en plena ejecución el lote 2 que inicialmente no requería ingreso al SEIA, conforme indicaremos más adelante). Sin embargo, la **exigencia transcrita se refiere al Informe de Mitigación e Impacto Vial (“IMIV”) para los lotes 4 a 6, dado que son los lotes respecto a los cuales no se ha tramitado aún el IMIV.** Los lotes 2 y 3 cuentan con IMIV **aprobado**, como consta en el proceso de evaluación ambiental.

En este contexto, la presente reclamación tiene por objeto que se deje sin efecto dicha exigencia, de acuerdo a los fundamentos de derecho que se explicarán en el acápite II.

2. ANTECEDENTES DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE RELEVANCIA EN RELACIÓN AL RECURSO DE RECLAMACIÓN DE AUTOS – CÓMO SE DESCARTÓ LA SIGNIFICANCIA DEL IMPACTO VIAL

La exigencia que establece la Comisión de Evaluación de la Región de Ñuble, en el considerando 5.3, se relaciona con el IMIV lo cual corresponde a un trámite y permiso sectorial. Si bien contar con un IMIV es una obligación de origen sectorial con la cual mi representada cumplirá para ejecutar cada secuencia constructiva del Proyecto, al **contemplarse como parte de la RCA puede generar confusión** para efectos del cumplimiento ante la Superintendencia de Medio Ambiente, considerando que se enmarca en el contexto la última observación de la Secretaría Regional Ministerial del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“SEREMITT”), la cual se refirió a la procedencia de un IMIV conjunto para los distintos lotes del Proyecto y que determinarían la presentación de un IMIV mayor y no intermedio. Sin embargo, la circunstancia de presentar un IMIV conjunto o separado para cada lote se debe analizar posteriormente en sede sectorial y no en el numeral 5.3 antes citado, en el cual se aborda el impacto a medio humano regulado en el artículo 11 letra c) de la Ley N°19.300 y artículo 7 del D.S. N°40, de 2012, del Ministerio de Medio Ambiente, que establece el Reglamento del SEIA (“RSEIA”).

Al respecto, el artículo 11 letra c) de la Ley N°19.300 dispone que procede presentar un Estudio de Impacto Ambiental cuando se genere *“Reasentamiento de comunidades*

humanas, o alteración **significativa** de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.” (énfasis agregado).

Por su parte el artículo 7 del RSEIA detalla dicho componente ambiental e indica cuándo debe entenderse que se afecta significativamente, disponiendo que:

“(...) A objeto de evaluar la alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, se considerará la generación de efectos adversos significativos sobre la calidad de vida de éstos, en consideración a la duración o magnitud de cualquiera de las circunstancias que se mencionan a continuación, respecto de las cuales se deberá analizar la vulnerabilidad a los efectos del cambio climático, en la medida que sea pertinente:

a) La intervención, uso o restricción al acceso de los recursos naturales utilizados como sustento económico del grupo o para cualquier otro uso tradicional, tales como uso medicinal, espiritual o cultural.

b) La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento.

c) La alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica.

d) La dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.” (énfasis agregado).

En este caso concreto, resulta relevante referirnos a los antecedentes del proceso de evaluación ambiental utilizados para descartar el literal c) del artículo 11 de la Ley N°19.300 y artículo 7 del RSEIA en particular, sobre el impacto vial, toda vez **que aquello es lo que procede evaluar en el SEIA, comprendiendo un área de influencia más amplia que respecto al IMIV**, que debe abordarse en sede sectorial y que resulta ser más acotado, según se indicará más adelante.

2.1. Antecedentes aportados en la Declaración de Impacto Ambiental

En cuanto al impacto vial y al medio humano, en la DIA del proyecto se descarta un impacto significativo asociado al literal c) del artículo 11 de la Ley N°19.300 y artículo 7 del D.S. N°40, de 2012, del Ministerio de Medio Ambiente (“RSEIA”), respecto a vialidad, señalando que *“(...) de acuerdo con los resultados del Estudio de Impacto Vial, adjunto en el Anexo 16 de la DIA, los efectos del Proyecto sobre la red vial pública existente no son significativos dado que, en general, el nivel de servicio se mantiene en escenario con y sin Proyecto. Por lo tanto, no se registran una alteración significativa y no se prevé un deterioro mayor en los indicadores operacionales tales como el incremento de velocidad y aumento en los tiempos*

de desplazamientos”¹; acompañándose el “Estudio Vial del Proyecto Condominio Parque Central Lantaño”, para efectos de justificar la falta de significancia señalada.

Asimismo, se presentó un Estudio de Medio Humano, en el cual se establece –a propósito del análisis del artículo 7 letra b) del RSEIA– que “(...) se descarta la presencia de potenciales impactos significativos según lo indicado en la letra b) del artículo 7 del Reglamento del SEIA, ya que el proyecto no producirá obstrucción ni cortes de calles o caminos o un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de la población que habita en el área de influencia, que se traduzca en un detrimento de su calidad de vida”².

En relación a esta materia, no hubo observaciones por ninguno de los organismos sectoriales, inclusive por los organismos competentes sobre esta materia como es la **SEREMITT y Dirección de Vialidad**, los cuales tampoco presentaron observaciones y se pronunciaron **conformes** al Proyecto.

Así, la **Dirección de Vialidad**, se pronunció conforme con la DIA, mediante el ORD. N° 207, de 09 de febrero de 2024. Por su parte, la **SEREMITT**, también se pronuncia conforme en el ORD. N° E32729/2024, de 28 de febrero de 2024³.

A mayor abundamiento, cabe indicar que si bien la SEREMI de Medio Ambiente se pronunció sobre el flujo vehicular, lo hizo sólo desde el punto de vista de las emisiones atmosféricas, pero en caso alguno sobre afectación, obstrucción o aumento de tiempos de desplazamiento para grupos humanos.

Así, en el oficio ORD. N 42, de 27 de febrero de 2024, señala:

“En relación a la temática de Emisiones atmosféricas, el anexo 11 señala el detalle de las emisiones de las distintas fases. Para la fase de construcción, que de distribuye hasta el año 9, no se incluye en el cálculo de las emisiones el uso de vehículos livianos (administración, inspecciones u otros), solo la utilización de 7 vehículos exclusivos para faenas de construcción. Al respecto se solicita aclarar si los vehículos señalados en la estimación de emisiones serán los únicos contemplados para todos los años que dura esta fase y si no es así, se deberá adicionar en los cálculos relacionados a tránsito vehicular (...)

¹DIA “Proyecto Habitacional D.S. 19 Parque Lantaño”, acápite 5.2.1.1, p. 63.

² DIA, “Estudio Medio Humano, Proyecto Habitacional DS.19 Parque Lantaño”, 2024, pp. 51.

³ Frente a la información presentada en la DIA, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, de la Región de Ñuble (“SEREMITT”), mediante Ord. N° E32729/2024 de 28 de febrero de 2024, se pronuncia conforme sobre la DIA, señalando: “En base a la revisión del documento citado anteriormente, este órgano de administración del Estado se pronuncia conforme sobre la Declaración de Impacto Ambiental antes mencionada”.

En la misma temática, pero para la fase de operación se puede visualizar la superposición de las distintas etapas que conforma en proyecto, contemplando el aumento del parque vehicular en paralelo de las nuevas etapas de construcción para su efecto sinérgico. Considerando que las mayores emisiones están relacionadas al tránsito vehicular, se consulta sobre las medidas asociadas a disminuir el impacto de dichas emisiones (...)

Por su parte, la Ilustre Municipalidad de Chillán, no obstante que sólo es competente para pronunciarse sobre la compatibilidad territorial del Proyecto y su relación con programas, políticas y planes de desarrollo comunal, planteó una observación sobre vialidad respecto a la DIA, en su oficio ORD. N°1683/2024, de fecha 29 de febrero de 2024, indicando que:

*“En relación a la vialidad estructurante, el proyecto deberá ejecutar urbanización exterior, y **definir la modalidad para mitigar el efecto del desplazamiento vehicular y peatonal en vías públicas, recomendado que el IMIV se ejecute como una unidad incluyendo todas las etapas de ejecución.** Debe determinar y justificar el alcance espacial de los impactos ambientales a través de la delimitación del área de influencia del proyecto, considerando que, por su puesta en operaciones, la cantidad de viaje que genere podría afectar toda la comunidad, con existencia de puntos críticos, ejemplo camino Parque Lantaño con paso a nivel línea férrea” (énfasis agregado).*

Por su parte, el Informe Consolidado de Solicitudes de Aclaraciones, Rectificaciones y Ampliaciones (“ICSARA”), de 19 de marzo de 2024, incorporó dicha observación la que luego fue respondida en el Adenda por mi representada y sin que se hayan planteado nuevas observaciones por parte de dicho organismo, respecto a las Adendas, según se indicará más adelante.

2.2. Participación ciudadana

En el proceso de evaluación ambiental se abrió un proceso de participación ciudadana de 30 días, con fecha 04 de abril de 2024, mediante la Resolución Exenta N° 20241600128, la **cual fue solicitada por 13 personas jurídicas ingresadas con fecha 18 de marzo de 2024.**

En el contexto de dicha PAC, se presentaron, entre otras observaciones, algunas relacionadas al impacto vial, cómo consta en el Anexo PAC de fecha 14 de mayo de 2024, las cuales se relacionaron con mejorar las vías de acceso considerando que éstas ya se encuentran en situación de congestión vehicular, extensión de ciclovías, entre otras observaciones que al parecer dieron origen a observaciones por parte de la SEREMITT a pesar de que este organismo ya se había pronunciado conforme a la DIA, de acuerdo a lo que se indicó anteriormente.

Si bien dichas observaciones PAC se referían a la intención de contar con mejor calidad de servicios respecto a la situación vial del área de influencia, **aquello no significa que mi representada no se hubiese hecho cargo de los impactos generados, lo cual se hizo e implicó el pronunciamiento conforme de SEREMITT** respecto a la DIA.

No obstante, dada la inquietud de la comunidad y observaciones de la Municipalidad de Chillán, se decidió mejorar el Proyecto e incorporar medidas adicionales, según se indicará en el acápite siguiente.

2.3. Antecedentes incorporados en el Primer Adenda

En el Adenda de fecha 05 de julio de 2024, mi representada aborda las observaciones del municipio indicado y de la comunidad (observantes ciudadanos) y se acompaña un Estudio de Impacto Vial actualizado, en el Anexo 15 del Adenda considerando las medidas nuevas que se adoptan a causa de las preocupaciones de la comunidad.

Así, se complementó los estudios presentados en la DIA y se concluyó nuevamente que los efectos del proyecto sobre la red vial pública existente no son significativos, ya que el nivel de servicio se mantiene en escenario con y sin proyecto. Se contemplaron medidas de gestión como la reprogramación del semáforo de Camino Parque Lantaño y Las Rosas para mitigar la congestión vehicular, así como extensión de ciclovías y veredas, mejoras de paraderos, entre otros compromisos para el impacto no significativo, lo cual se extendió **incluso más allá del área de influencia del IMIV**, en línea con el documento de criterios del SEA⁴ sobre la extensión superior del área de influencia en el SEIA para efectos de vialidad en comparación con los IMIV, conforme nos referiremos en el acápite 4.

Además, se contempla habilitar nuevas vías internas para el tránsito vehicular dentro de los condominios, con caminos de 5 metros de ancho y una longitud total de 1.746 metros, incorporando 993 estacionamientos vehiculares en superficie y 519 estacionamientos para bicicletas, lo cual implica que los usuarios de departamentos harán uso de instalaciones privadas. Asimismo, se establece que el Proyecto no generará obstrucción ni corte de calles que impidan la libre circulación o conectividad y no se prevé un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de la población en el área de influencia.

Respecto a las mejoras a las vías de acceso al sector que están saturadas, se indica que en el Anexo 2.6 de la DIA (Modelación Vial) y Anexo 15 de la Adenda (Actualización Estudio Vial) se reconoce **la saturación existente en el sector y se modeló la Situación Futura considerando la operación de los cinco lotes en su conjunto**. Con los resultados obtenidos del Estudio, se establece como medida de gestión la reprogramación del semáforo de

⁴ SEA, "Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos Técnicos para la Evaluación del Impacto Sobre La Libre Circulación, Conectividad y Tiempos de Desplazamientos en Proyectos Inmobiliarios", año 2022.

Camino Parque Lantaño y Las Rosas, para lo cual se deberá presentar sectorialmente un **Estudio de Reprogramación para ser revisado y aprobado por la autoridad competente**, considerando mediciones de flujo vehicular actualizadas al momento de gestionar los permisos correspondientes. En relación a las vías de acceso al Proyecto, se indica que se **mejorará el acceso en calle Las Rosas**, de frente a los condominios según lo exigido en la normativa⁵.

En particular, sobre las observaciones PAC, son relevantes las siguientes respuestas:

En la Respuesta 4.2. sobre las preocupaciones sobre calle San Cristóbal, se indica que toda su extensión es Bidireccional lo cual solo se cumple entre calle Queulat y calle Lenga, impidiendo el egreso por esta calle hasta camino Parque Lantaño; se indica que *“se corrige la DIA respecto a la dirección de tránsito de calle San Cristóbal, la cual es sólo bidireccional entre Calle Lenga y Queulat. Luego, en el tramo desde Queulat al Camino Parque Lantaño dicha calle tiene sentido único de tránsito hacia al norte. Por lo tanto, en el Anexo 15 de la Adenda (Actualización Estudio Vial) se actualizó las rutas de ingreso/egreso y la modelación Transyt. Igualmente, los resultados obtenidos indican que se presentan nivel de servicio, en general, en niveles aceptables, exceptuando la intersección de Parque Lantaño y Las Rosas donde el grado de saturación es alto, superando el 117%”*⁶.

Luego, se agrega que: *“Sobre lo anterior, de acuerdo con la metodología establecida en el Decreto 30 del MTT⁷, sólo se permite un aumento menor o igual a 5% en el indicador IMP (impacto vial) con respecto al Caso Base y, en el caso particular del presente Proyecto se cuenta con un 8,79% de aumento. Por lo que se plantea como medida de gestión la reprogramación del semáforo de Camino Parque Lantaño y Las Rosas”*⁸.

Por otro lado, sobre las observaciones planteadas respecto a la necesidad de aumentar extensión de ciclovías, se indica en la Respuesta 4.3 que se acoge la observación, señalando:

“Se acoge lo solicitado y se indica que hasta la fecha existen 2 IMIV aprobados asociados al Proyecto Habitacional D.S. 19 Parque Lantaño, donde uno de los IMIV está asociado al Lote 2 y el otro IMIV asociado al Lote 3. El IMIV del Lote 2 propone las siguientes medidas de mitigación relacionadas con ciclovías:

- *Vereda y ciclobanda en costado oriente de Las Rosas, tramo entre proyecto Parque Nuevo Lantaño y Parque Central Lantaño y vereda para conectar la existente con paso de rodado proyectado en cruce peatonal propuesto en*

⁵ Adenda, respuesta a observación N°2, pp. 239.

⁶ Adenda, respuesta a observación N°2, pp. 242.

⁷ El D.S. N°30, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 2019, que establece el *“Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados del crecimiento urbano”*.

⁸ Adenda, respuesta a observación N°4, pp. 242.

costado sur de Calle Espino (3 ml), además de considerar en zona de parada, sector de ciclovía (11 ml), y en sector de acceso al nororiente de Calle Interior (7.2 ml) para permitir continuidad a la existente. Por su parte, el IMIV del Lote 3 propone las siguientes medidas de mitigación relacionadas con ciclovías:

- Proyección de vereda y ciclobanda en costado oriente de Las Rosas, tramo entre proyecto parque nuevo Lantaño II y calle Lengua (22 ml), así como también de la calzada (210 m²).

Finalmente, vale indicar que cada Lote pendiente de construcción tendrá su tramitación sectorial de IMIV en la SEREMITT, a fin de mitigar el área de influencia específica que le corresponde a cada lote, según su correspondiente categorización sectorial en aplicación del Decreto 30 del MTT, considerando la extensión de ciclovía según corresponda el perfil del Plan Regulador Comunal vigente al momento de los permisos sectoriales.

De igual modo el Proyecto considerará las obras de urbanización que le correspondan implementar dentro de su frente predial, según lo establezca el instrumento de planificación territorial vigente.”⁹.

Luego, se agrega en la Respuesta 4.4. sobre la preocupación de congestión vehicular en dirección poniente (camino parque Lantaño) y de norte a sur (camino las rosas) que:

“Se indica que la determinación del horario de medición se basó en los resultados de los dos (2) IMIV aprobados asociados al Proyecto Habitacional D.S. 19 Parque Lantaño, donde uno de los IMIV está asociado al Lote 216 y el otro IMIV asociado al Lote 317. En este contexto, se utilizó la periodización de referencia el IMIV de aprobado y validado por la SEREMITT del Proyecto Parque Central Lantaño II – Chillán, la cual determinó la punta mañana de 7:30-8:30 horas.

En consecuencia, se considera la medición periódica de 2 horas, en media hora antes y media hora posterior al periodo horario de análisis, es decir, de 7:00 a 9:00 horas, sin embargo, dentro de este periodo de análisis vial en horario de mañana, las mediciones realizadas en terreno determinan un periodo peak entre 7:30-8:30 horas (horario que fue evaluado en el Anexo 1618 de la DIA (Estudio Vial) y Anexo 15 de la Adenda (Actualización Estudio Vial))”¹⁰.

Así sucesivamente, se continúan abordando cada una de las observaciones PAC similares en cuanto a las inquietudes planteadas y se plantean mejoras como las señaladas.

⁹ Adenda, respuesta a observación N°4, pp. 243.

¹⁰ Adenda, respuesta a observación N°4.5, pp. 242.

También, hacemos presente que, en cuanto a la proyección del impacto vial, aquello se evalúa considerando diferentes momentos y etapas de acuerdo al Anexo 15 del Adenda, a medida que se van ejecutando las obras en los distintos lotes, de manera sucesiva. De acuerdo con la información señalada en dicho Anexo, la construcción del Lote 2 comenzó el año 2023 y su extensión tendría lugar hasta el año 2024. Para el año 2025 (primer corte temporal) se proyecta que el Lote 2 esté operando mientras se construye el Lote 3. Posteriormente, se considera la operación de Lote 2 y Lote 3 para el año 2027, mientras se registra la construcción del Lote 4. En este contexto, se considera un corte temporal intermedio entre construcción y operación del Proyecto y finalmente, se prevé para el año **2031 la plena operación de todos los lotes, con el mayor aporte vehicular en su etapa completamente operativa.**

En la siguiente tabla se presenta el cronograma del Proyecto:

Figura 1: Cronograma Proyecto

Año	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Año calendario	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tramitación SEIA									
Lote 2									
Lote 3			12 meses	8 meses					
Lote 4				4 meses	12 meses	4 meses			
Lote 5						8 meses	12 meses		
Lote 6								12 meses	8 meses

Fuente: Tabla 35, Anexo 15, Adenda

Finalmente, en el referido Estudio Vial actualizado (Anexo 15) del Adenda, se concluye en las pp. 359 y siguientes, que:

- De acuerdo con la metodología establecida en el Decreto 30 del MTT, sólo se permite un aumento menor o igual a 5% en el indicador IMP (impacto vial) con respecto al Caso Base y, en el caso particular del presente Proyecto se cuenta con un 8,79% de aumento, respectivamente, en comparación con el Caso Base. Aunque no genere impactos significativos ni conflictos en el Área de Análisis Vial Directa en general, provocará un aumento en el indicador IMP por sobre el 5%, por lo **que se plantea como medida de gestión la reprogramación del semáforo de Camino Parque Lantaño y Las Rosas** (Situación con Proyecto Mejorado).
- Considerando indicadores por arco de la modelación TRANSYT 8s cuentan con niveles óptimos, menores a 85% en todas las líneas de detención modeladas en Situación con Proyecto Mejorado, tanto para periodo Punta Mañana Laboral, como para el periodo Punta Mediodía Laboral y Tarde Laboral, por lo cual, se puede **asegurar que los desplazamientos en modo transporte privado, no se verán afectados en Fase de Operación 2031.**

- En línea con lo anterior, para el caso del análisis de conflicto en los desplazamientos PV2, **las facilidades peatonales existentes resultan adecuadas de acuerdo con el nivel de servicio reportadas**, excepto el cruce del punto de conflicto C5 (Las Rosas/ Camino Parque Lantaño - atravesio norte) que la facilidad recomendada es semáforo peatonal con botonera, y también el punto de conflicto C7 (Las Rosas/ Camino Parque Lantaño - atravesio poniente) **que se recomienda doble semáforo peatonal con refugio peatonal, y se propondrán medidas para cumplir con lo estipulado por el Decreto 30 de MTT.**
- Con respecto a los niveles de servicio de la **ciclovía** de Las Rosas, se observa que el flujo de ciclos y bicicletas es muy escaso, obteniendo niveles de servicio A, en la actualidad y a futuro, por lo que se puede asegurar que la ciclovía está en condiciones de recibir el flujo generado por los 5 lotes en estudio.
- Adicionalmente, para los restantes los años de modelación Año 2025 y Año 2027 en construcción y operaciones de lotes en etapa intermedias, se registra un indicador IMP con un 1,43% y 2,81% de aumento, respectivamente, en comparación con el Caso Base, por lo que cumple con lo estipulado por el Decreto 30 del MTT, sin necesidad de establecer medidas de gestión adicionales. **En consecuencia, no se prevé una afectación mayor en las condiciones operativas con el Proyecto**, por lo que no se visualiza un impacto significativo para la Situación con Proyecto en Año 2025 (Construcción del Lote 3 y Operación del Lote 2) y Año 2027 (Construcción del Lote 4 y Operación del Lote 2 y Lote 3).
- Por todos los antecedentes y análisis reportados en el estudio, se afirma que el proyecto analizado no debería provocar externalidades negativas o conflictos de relevancia en el área analizada. **Por lo cual, se concluye que su implementación es absolutamente factible desde el punto de vista vial**, el cual no estará generando conflictos viales futuros ni aumentos significativos de los tiempos de desplazamiento.

Respecto a lo anterior, la SEREMITT realiza observaciones por primera vez, de acuerdo a lo que se indicará en el siguiente apartado.

2.4. Antecedentes del Adenda Complementario

De acuerdo a lo anticipado previamente, revisado el primer Adenda, la SEREMITT, mediante el ORD. N° E122089/2024, con fecha 23 de julio de 2024, realiza una primera observación al contenido del Proyecto, indicando que:

“Estos proyectos aprobados, coinciden con el Lote 2 y 3, ante lo cual, y toda vez que el proyecto “Parque Lantaño” se presentó al SEIA como un proyecto de 950 departamentos, con 5 lotes, se consulta sobre el ingreso del mismo proyecto con las características presentadas en el SEIM, considerando que ambos ingresos deben ser similares y el proyecto correspondería a una clasificación del

tipo MAYOR y no Intermedio. Con estos 3 ingresos a la fecha, queda la duda de los proyectos de los Lotes 4 al 6.

En línea con lo anterior, en **el Estudio Vial adjunto al SEIA, se muestra Simulación de Categorización, del tipo MAYOR, y se hace un análisis con el Área de Influencia para el tipo de IMIV clasificado**, no obstante, la forma correcta de realizar el análisis es a través de la plataforma SEIM, donde se puede revisar con detalle el IMIV ingresado, verificar el cumplimiento del D.S. N°30, la modelación, las medidas de mitigación propuestas y la revisión de este por parte de toda la ventanilla única, por lo cual, no se puede aprobar el Estudio Vial adjunto al SEIA, toda vez que la normativa aplicable para verificar el impacto vial de un proyecto en el entorno de emplazamiento es a través del Decreto Supremo N°30 y su aplicación a partir del “Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad”, quedando aún más la duda de la situación con los 3 lotes no ingresados al SEIM” (énfasis agregado).

El 12 de agosto de 2024, mediante carta N° 202416103126 se emite el ICSARA Complementario, donde se incorpora en la aclaración número 8.2 la observación de SEREMITT, lo cual es respondido en el ADENDA Complementario, de fecha 30 de octubre de 2024, señalándose por mi representada lo siguiente:

“Junto con lo anterior y de manera sectorial, el Proyecto ha desarrollado dos IMIVs para mitigar su impacto vial, correspondientes al Lote 2 (en construcción) y al Lote 3, ambos con sus respectivas medidas de mitigación al sistema vial. Del mismo modo, cuando corresponda se presentarán los IMIVs respectivos para los Lotes 4, 5 y 6, implementando las medidas de control pertinentes al momento de ejecución de esos proyectos, con el fin de mantener los estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto”.¹¹

Más adelante, se indicó:

*“La Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto incluyó el desarrollo del Estudio Vial Ambiental adjunto en el Anexo 15 de la Adenda en su versión actualizada, elaborado a partir de la Guía para la Descripción de la Acción del Transporte Terrestre del SEIA (SEA, 2017), Guía área de influencia de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos en el SEIA (SEA, 2020) y **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 (SEA, 2022).** Este estudio tiene*

¹¹ Adenda Complementario Declaración de Impacto Ambiental Proyecto Habitacional D.S. 19 Parque Lantaño, Constructora Manzano y Asociados Limitada. Octubre, 2024, p. 85.

como objetivo analizar el impacto del proyecto sobre el entorno vial en términos ambientales, y es un requisito previo para la obtención de permisos sectoriales y ambientales.

Sin perjuicio de que la ejecución de los lotes restantes depende de la viabilidad económica del Proyecto asociada a la otorgación subsidios del Proyecto de Integración Social D.S. 19 del SERVIU y la venta de departamentos; para efectos de la evaluación ambiental del Proyecto, el Estudio Vial Ambiental se ha realizado tomando en cuenta la peor condición posible, es decir, proyectando el impacto vial del proyecto en su estado completo con la operación de los 950 departamentos.

La conclusión del estudio en su peor condición es que, incluso sin la implementación de medidas de mitigación propuestas en los IMIV, el proyecto no generará impactos significativos en los tiempos de desplazamiento. Esto se debe a que no se espera un cambio sustancial en el nivel de saturación actual de las vías involucradas.

(...) Con los antecedentes expuestos, el Estudio de Medio Humano actualizado (Anexo 10 de la presente Adenda Complementaria) concluye que la implementación del proyecto es factible desde el punto de vista vial, el cual no estará generando conflictos viales futuros ni aumentos significativos de los tiempos de desplazamiento”¹² (énfasis agregado).

Asimismo, se indica en el Estudio de Medio Humano actualizado, incorporado como Anexo 10 al Adenda Complementaria que:

“En adición a lo anterior, de acuerdo con el Decreto 30, que establece condiciones para los IMIV Mayores, si un proyecto genera un flujo de viajes de usuarios de transporte público superior a 600 viajes/h, se debe evaluar el estándar o nivel de servicio en base a la capacidad de atención de los paraderos existentes y su densidad peatonal en términos de peatones/m². En este caso, el proyecto genera un número de viajes inferior al umbral establecido por el decreto, eximiéndolo así de determinar el nivel de servicio de los paraderos. Es importante señalar que, a pesar de esta exención, en el IMIV Parque Central Lantaño II – Chillán se contempla la previsión de extender las líneas de transporte público desde Las Rosas hasta calle El Espino. De acuerdo con los antecedentes presentados anteriormente, el proyecto no generará obstrucción ni cortes de calles o caminos que impida la libre circulación o conectividad, como tampoco un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de

¹² Ibid, pp. 137-138.

la población que habita en el área de influencia, que se traduzca en un menoscabo de su calidad de vida”¹³.

Por su parte, la Ilustre Municipalidad de Chillán, en su ORD. N°20241610296, de 29 de julio de 2024, solicita nuevamente al titular incorporar un análisis de impacto acumulativo tanto en la circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento, lo cual fue incorporado en el Adenda Complementaria, **en la respuesta 4.2, pp. 84 y siguientes, concluyéndose que los proyectos más cercanos con RCA favorable ya se ejecutaron y están operativos a la fecha de medición de flujo vehicular**, por lo cual se afirma que los **flujos estuvieron presentes dentro de la caracterización vial** (dentro de la demanda vehicular medida) del Estudio Vial Ambiental (Anexo 15 de la primera Adenda), además de estar considerados en la proyecciones y modelaciones realizadas en la Situación actual sin proyecto (Caso Base) y Situación con Proyecto¹⁴.

2.5. Informe Consolidado de Evaluación y Resolución de Calificación Ambiental

Como se indicó antes, si bien la SEREMITT, mediante Ord. N° E32729/2024, con fecha 04 de marzo de 2024, **se había pronunciado conforme** a la DIA del Proyecto, luego realizó observaciones al primer Adenda (lo cual podría estimarse vulneración al principio de contradicción) y también respecto del Adenda Complementario, señalando respecto a este último, en el ORD. N° E195892/2024, de fecha 19 de noviembre de 2024, lo siguiente:

*“Según “Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos Técnicos para la Evaluación del Impacto Sobre La Libre Circulación, Conectividad y Tiempos de Desplazamientos en Proyectos Inmobiliarios, del año 2022 “. Se Solicita presentar un IMIV complementario al ya presentado mediante plataforma SEIM, y que fue aprobado mediante Res. Ex. N°506/2022 (Lote 2). Esto para que sea modificado en el primer ingreso del proyecto, los cambios que ha sufrido este, dado que faltaría incluir **los lotes 3, 4, 5 y 6**. Lo anterior para que el resultado del Informe de Mitigación de Impacto Vial, que, según su clasificación por ser un proyecto de 940 departamentos en total, sería del tipo **MAYOR. De esta forma se podría comprender y servir de insumo real para analizar el SVCGH, asociado al Sistema de Movilidad Local en el SEIA**” (énfasis agregado).*

Por su parte, la Ilustre **Municipalidad de Chillán se pronunció conforme** de acuerdo al ORD. N°202416102169, de fecha 06 de noviembre de 2024.

Finalmente, en el Informe Consolidado de Evaluación (“ICE”), dictado por el Servicio de Evaluación Ambiental, con fecha 26 de noviembre de 2024, en su numeral 6.3. establece en

¹³ Anexo 10, “Medio Humano Actualizado,” Adenda Complementaria, pp. 33

¹⁴ Adenda Complementaria, 4.2, pp. 87.

lo relativo al “Reasentamiento de comunidades humanas o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos”:

“Por todo lo anterior, se descarta la alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos identificados, según lo indicado en la letra b) del artículo 7 del Reglamento del SEIA, ya que el proyecto no generará efectos adversos significativos sobre la calidad de vida de éstos, en consideración a la duración o magnitud de las actividades de transporte.

Por otro lado, en relación a los Informes de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) para los lotes 4, 5 y 6, el titular señala que “si bien el titular tiene la intención de ejecutar Proyectos de Integración Social D.S. 19 del SERVIU en los lotes restantes (4, 5 y 6), su desarrollo depende de la viabilidad económica dada por adquisición de departamentos en los lotes previos.

(...) Cabe destacar que la ejecución de todos los Lotes del Proyecto se contempla en un mediano-largo plazo (más de 8 años) y que cada IMIV que se elabore y se evalúe a través del SEIM va a incluir las medidas de mitigación necesarias para minimizar los impactos negativos en la red vial, considerando las proyecciones de tráfico futuras y los Lotes ya ejecutados, con el fin de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto.”

Por lo anterior, de ejecutarse el proyecto, deberá evaluarse de manera sectorial para los lotes 4, 5 y 6, a partir de los antecedentes que permitan analizar sobre la magnitud y dimensión del proyecto a desarrollar por medio de la presentación de un IMIV, según lo señalado por el oficio N° E195892/2024 del 19 de noviembre de 2024 de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, Región de Ñuble”¹⁵ (énfasis agregado).

Lo anterior quedo también **plasmado en la RCA N°20241600191/2024 impugnada**, reiterando en iguales términos dicha exigencia en el **considerando 5.3**, la cual no es ajustada a Derecho, conforme se fundará en el capítulo siguiente.

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. EL INFORME DE MITIGACIÓN VIAL TIENE NATURALEZA SECTORIAL Y NO AMBIENTAL

El Decreto con Fuerza de Ley (“DFL”) N°458 que aprueba la Ley General de Urbanismo y Construcciones (“LGUC”) establece en su artículo 171 que cada titular de cualquier proyecto

¹⁵ ICE, numeral 6.3, pp. 58.

de crecimiento urbano por extensión o por densificación debe declarar en un sistema electrónico, en este caso, en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad ("SEIM") con el objeto de que el sistema pueda efectuar una estimación de los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto (artículo 170, LGUC).

A través de este sistema, la SEREMITT indicará si el titular debe elaborar un IMIV (según proceda de acuerdo a lo que indicaremos más adelante). En caso afirmativo, éste se presentará y tramitará, a través del mismo sistema. En cuanto a la elaboración del IMIV, se deben establecer medidas propuestas en el informe, en conjunto con la ejecución de las consideradas en el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, deberán mitigar los efectos del proyecto sobre el sistema de movilidad dentro del área de influencia para que sus estándares de servicio **tengan un nivel semejante al existente**, de acuerdo a las características de la zona en que se inserta. En este sentido, el IMIV es revisado sectorialmente por la SEREMITT en el procedimiento y plazos legales establecidos, luego de lo cual emitirá una resolución de aprobación, rechazo u observación (artículo 172, LGUC). En caso de observación, el titular cuenta con un plazo legal para hacer las correcciones necesarias y presentar el IMIV corregido para su aprobación o rechazo por parte de la Autoridad.

Por su parte, el artículo 1.1.4 del D.S. N°30, de 2019, del Ministerio de Transportes, que establece el Reglamento de mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano ("D.S. N°30/2019"), define el IMIV, señalando que *"es un documento técnico a través del cual el titular de un proyecto de crecimiento urbano por extensión o por densificación solicita la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias relacionadas con el sistema de movilidad local que le sean aplicables y, en los casos que corresponda, de las medidas de mitigación adicionales requeridas para aplacar o disminuir adecuadamente los impactos relevantes que se producirían en el referido sistema con la puesta en operación del proyecto. Su objetivo es el de mantener los estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, **en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto**"* (énfasis agregado).

Por consiguiente, el **IMIV es un permiso técnico y sectorial tramitado y aprobado por la SEREMITT**. No tiene carácter ambiental ni mixto, motivo por el cual tampoco constituye un Permiso Ambiental Sectorial ("PAS") en el RSEIA.

El IMIV puede ser de tipo Básico, Intermedio o Mayor, de acuerdo al flujo vehicular inducido por el Proyecto. Al respecto, cabe tener presente entonces las definiciones de flujo inducido por un proyecto, para luego señalar cuándo el IMIV es básico y cuándo debe ser intermedio o mayor. Al respecto, cabe tener presente que se entiende por flujos vehiculares inducidos cuál categoría corresponde en cada caso.

De acuerdo al artículo 1.2.2: “Los flujos inducidos **por un proyecto corresponden a la estimación de los flujos vehiculares generados y atraídos** por éste en transporte privado motorizado y de los flujos de viajes inducidos en transporte público y en modos no motorizados, considerando los diferentes usos o destinos que el proyecto incluye, abarcando todos los desplazamientos asociados al funcionamiento del proyecto (usuarios, clientes, despachos, flujos operativos, etc.), en ambos sentidos de circulación, es decir, desde y hacia el proyecto.”

En este marco normativo, el artículo 1.2.6. del D.S. N°30/2019 establece la categorización de IMIV, según el flujo inducido por el proyecto:

“Determinación de la categoría de IMIV requerido o exención del mismo:

a) Transporte privado

Categoría del IMIV	Flujo vehicular en transporte privado motorizado en la temporada y período críticos [veh/h]
Básico	$20 \leq \text{flujo vehicular} \leq 80$
Intermedio	$80 < \text{flujo vehicular} \leq 250$
Mayor	$\text{flujo vehicular} > 250$

b) Otros modos (transporte público, peatones y ciclos)

Categoría del IMIV	Flujo de viajes en otros modos en la temporada y período críticos [viajes/h]
Básico	$40 \leq \text{flujo de viajes} \leq 160$
Intermedio	$160 < \text{flujo de viajes} \leq 500$
Mayor	$\text{flujo de viajes} > 500$

En relación a lo anterior, cabe tener presente que, si bien se acompañó en el SEIA () un certificado de calificación de IMIV mayor para el Proyecto, **en el Apéndice 4 del Anexo 15 del Adenda Complementaria, dicho documento se refiere a los 5 lotes que forman parte del Proyecto en su conjunto** (lotes 2, 3, 4, 5 y 6), dado que el flujo inducido por el Proyecto en su totalidad fue considerado para efectos del impacto del artículo 11 letra c) de la Ley N°19.300 (este no es un proyecto evaluado por etapas en el SEIA).

Sin embargo, **ya existen dos IMIV aprobados** sectorialmente en forma separada y no conjunta. En este contexto, los Lotes 2 y 3 cuentan con un IMIV, debiendo ahora tramitarse los IMIV de los Lotes 4, 5 y 6, los que podrán tramitarse, a su vez, separada o conjuntamente (en sede sectorial no se tramita necesariamente en forma conjunta, como se indicará más adelante) y como IMIV intermedios o mayor, según sea el caso.

Ahora bien, tramitar los IMIV para los distintos lotes de manera conjunta o separada corresponde a una **decisión del titular** e incluso si la SEREMITT propone que se realice evaluación conjunta, el titular podría hacerlo igualmente por separado, pues el artículo 1.2.7 así prescribe lo siguiente:

“Artículo 1.2.7. Posibilidad de presentar un informe de mitigación conjunto.

*Los proyectos que requieran presentar un IMIV y que sean cercanos en su localización, **podrán** realizar un informe de mitigación conjunto, a propuesta de los interesados o por sugerencia de la autoridad respectiva. **Con todo, la decisión de efectuar un IMIV Conjunto es siempre facultativa de los titulares de los proyectos, por lo que cualquiera de éstos puede rechazar la sugerencia de la autoridad.***

Para efectos de este artículo, se considerarán proyectos cercanos aquellos cuyas áreas de influencia individuales se traslapen. Esto se determinará a partir de la estimación de los flujos generados y atraídos por cada proyecto en forma individual, lo que definirá el tipo de IMIV que le corresponde a cada uno. El tipo de IMIV a su vez permitirá definir el área de influencia de cada proyecto, verificándose con ello el cumplimiento de la condición de traslape.” (énfasis agregado).

En este caso concreto, si bien en el SEIA se ha evaluado de manera completa todos los lotes, estos serán ejecutados de forma sucesiva y de acuerdo al éxito de la ejecución de cada uno de los lotes; por lo cual en su momento se deberá analizar si se presentarán los IMIV de manera conjunta o separada.

Por último, cabe indicar que si consideramos cada lote por separado, el IMIV a presentar no es mayor, sino que, intermedio o incluso básico. Es más, si se presenta el **IMIV conjunto para los tres lotes restantes (como se podría entender de la exigencia del considerando 5.3)**, igualmente el IMIV sería intermedio.

Por consiguiente, **dicha presentación conjunta o separada será un análisis posterior que se deberá realizar en sede sectorial**, pero que no correspondería dejarlo por establecido en el contexto del SEIA (en la RCA como se encuentra ahora), dado que es una materia ajena a este procedimiento en el cual evaluar **el impacto vial en el contexto del área de influencia considerada para el SEIA, lo que consideró en su conjunto todo el Proyecto con cada lote** y por eso se habla de un total de flujo vehicular inducido de 455 de transporte privado (veh/hora) y 743 de otros modos (viajes/hora).

A continuación, se muestra cuál es el flujo vehicular inducido por cada lote y luego la suma total que implica arribar a los flujos totales anteriores y que si fueron considerados para efectos de aplicar la metodología del Estudio Vial actualizado, presentado en el Anexo 15 del Adenda Complementaria.

Tabla: Flujo vehicular total inducido proyecto "Proyecto Habitacional D.S. 19 Parque Lantaño"

Lote	Departamentos		Comercio		Total Lote		Categoría x Lote		Esquinas	
	Transp. Privado Veh/h	Otros Modos Viajes/h	Transp. Privado Veh/h	Otros Modos Viajes/h	Transp. Privado Veh/h	Otros Modos Viajes/h	Transp. Privado Veh/h	Otros Modos Viajes/h	Transp. Privado Veh/h	Otros Modos Viajes/h
Lote 2	108	180	5,33	6,25	114	186	Intermedio	Intermedio	2	3
Lote 3	111	183	8	9	118	192	Intermedio	Intermedio	2	3
Lote 4	90	148	11	13	100	161	Intermedio	Intermedio	2	3
Lote 5	69	115	-	-	69	115	Básico	Básico	1	1
Lote 6	53	89	-	-	54	89	Básico	Básico	1	1
Total	431	715	24,33	28,25	455	743	N/A	N/A	8	11

Fuente: elaboración propia, considerando para flujos de lotes metodología D.S N°30/2019, coincidiendo flujo de lotes 2 y 3 con IMIV aprobados y flujo total con certificado Apéndice 4, Anexo 15, Adenda Complementaria

De acuerdo a lo anterior y considerando las tablas del artículo 1.2.6 antes citado:

- El **Lote 2 con IMIV ya aprobado**, cuenta con un flujo de inducción vehicular de 114 veh/h de transporte privado y 186 viajes/h de otros modos, por lo cual se encuentra dentro del rango de IMIV intermedio (entre 81 y 250 veh/h para transporte privado y entre 161 y 500 viajes/h para otros modos).
- El **Lote 3 con IMIV ya aprobado**, cuenta con un flujo de inducción vehicular de 118 veh/h de transporte privado y 192 viajes/h de otros modos, por lo cual se encuentra dentro del rango de IMIV intermedio.
- El **Lote 4** cuenta con un flujo de inducción vehicular de 100 veh/h de transporte privado y 161 viajes/h de otros modos, por lo cual se encuentra dentro del rango de IMIV intermedio.
- El **Lote 5** cuenta con un flujo de inducción vehicular de 69 veh/h de transporte privado y 115 viajes/h de otros modos, por lo cual se encuentra dentro del rango de IMIV básico (entre 20 y 80 veh/h para transporte privado y entre 40 y 160 viajes/h para otros modos).

- El **Lote 6** cuenta con un flujo de inducción vehicular de 53 veh/h de transporte privado y 89 viajes/h de otros modos, por lo cual se encuentra dentro del rango de IMIV básico.

Considerando la sumatoria de los 5 lotes como parte integrante del Proyecto completo, reiteramos que el flujo es de 455 de transporte privado (veh/hora) y 743 de otros modos (viajes/hora), lo que implica la presentación de un IMIV mayor si se decidiera posteriormente ingresar un IMIV conjunto por todos los lotes. **Sin embargo, ya se cuenta con dos IMIV aprobados (Lote 2 y Lote 3), por lo cual al tramitarse los 3 restantes IMIV por el total de flujos inducidos (aun si se hace de manera conjunta) procede un IMIV intermedio y no mayor.** En efecto, si restamos el flujo inducido por lotes 2 y 3, **el flujo que falta por evaluar sectorialmente es de 222 veh/h de transporte privado y 365 viajes/h de otros modos,** enmarcándose en un IMIV intermedio.

Si el IMIV se presenta de manera separada para cada lote que falta, entonces procede un IMIV intermedio para el Lote 3 y para los restantes el IMIV básico. **Sin embargo, cuando la RCA establece la exigencia del considerando 5.3, se remite al oficio de la SEREMITT, la cual, erradamente,** indica que procede tramitar en lo sucesivo un IMIV mayor y no intermedio.

Por último, hacemos presente que, sin perjuicio de que es suficiente para estos efectos la circunstancia de que aun **sumando los 3 lotes faltantes de IMIV, el flujo total inducido por dichos lotes no implica un número al que aplique el IMIV mayor,** de igual manera hemos hecho el desglose de los flujos por cada lote. Para dicho desglose de flujos se ha considerado la metodología del D.S. N°30/2019, aplicada para tramitación de IMIV para proyectos habitacionales, específicamente, para departamentos¹⁶.

Por todo lo señalado previamente, **lo relativo a la calificación del IMIV y si su presentación se realizará conjunta o separadamente para los lotes 4, 5 y 6, es una materia a abordar en su oportunidad –sectorialmente con SEREMITT–** no siendo procedente haber incluido la exigencia del numeral 5.3 de la RCA impugnada, pues la misma calificación que hace hoy SEREMITT debería cambiar incluso si se hace una presentación conjunta.

¹⁶ En este contexto, la estimación indicada se realizó considerando la superficie útil asociada y la cantidad de departamentos, obteniendo una superficie promedio (SP), la que luego de multiplicarse por factores determinados en el D.S. N°30/2019, se logra obtener los flujos y viajes inducidos en los diferentes modos. El detalle de metodología y factores considerados se establecen principalmente en los artículos 1.1.4 del D.S. N°30/2019, artículo 1.2.2. sobre determinación de flujos inducidos, artículo 1.2.3 a), letra i) sobre tasas para proyectos habitacionales – departamentos y artículo 1.2.3 e), detalla las tasas para proyectos de equipamiento, específicamente comercio.

2. **NO EXISTE LA CIRCUNSTANCIA FÁCTICA EN QUE SE FUNDA EL CONSIDERANDO 5.3 DE LA RCA N°20241600191/2024, ENCONTRÁNDOSE ERRADA LA BASE DE CÁLCULO UTILIZADA PARA EFECTOS DE INCORPORAR DICHA EXIGENCIA**

Considerando lo anteriormente expuesto, la situación de hecho (flujo inducido) en la que se basa la SEREMITT en su último oficio exigiendo la presentación de un IMIV mayor es errada, por los siguientes motivos:

- **Mi representada ya cuenta con 2 IMIV aprobados (el primer lote ya ejecutado antes de que se requiriese ingresar al SEIA). Por este motivo, la exigencia de tramitar un IMIV mayor por los tres lotes restantes implica desconocer** aquello, puesto que aun sumando el flujo total inducido por dichos 3 lotes, éste es inferior a lo requerido para que aplique el IMIV mayor, lo cual se detalló en el acápite previo.

De manera que, cuando la SEREMITT dicta el referido ordinario, considera el flujo total de 455 veh/h de transporte privado y 743 viajes/h de otros modos, que corresponde a los 5 lotes, a pesar de que los dos primeros lotes ya cuentan con un IMIV aprobado, lo cual **implica desconocer autorizaciones sectoriales ya otorgadas y vigentes**. El flujo total indicado en el SEIA acompañando el certificado de SEIM (en Apéndice 4, Anexo 15, Adenda Complementaria) sólo ha tenido por objeto considerar el Proyecto en su totalidad para efectos del literal c) del artículo 11 de la Ley N°19.300, pero no corresponde al flujo total a evaluar sectorialmente.

- De esta manera, reiteramos que, una postura contraria a la anterior implica desconocer un IMIV ejecutado respecto al Lote 2 y **otro ya aprobado y vigente respecto al Lote 3 que tampoco puede ser revocado** (de acuerdo al principio de confianza legítima que sólo cede ante una ilegalidad que no es aplicable en este caso).
- **Por consiguiente, el supuesto de hecho de la SEREMITT y de la Comisión de Evaluación al remitirse a dicho ordinario no existe**, pues el número para la procedencia de IMIV mayor no se cumple.

Sin perjuicio de lo señalado previamente, cabe hacer presente, además, que la exigencia del numeral 5.3 **puede generar importantes perjuicios económicos** para mi representada y **los futuros propietarios de las viviendas** en caso de que la autoridad sectorial o fiscalizadora (Superintendencia de Medio Ambiente) al revisar dicho literal concluyese que se **debe presentar un IMIV mayor y conjunto para los últimos 3 lotes sin IMIV**, lo cual evidentemente es contrario al deber de Estado de velar por el bien común, de acuerdo al artículo 1 inciso 4° de la Constitución Política de la República, que dispone: *“El Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la*

comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece” (énfasis agregado).

En concreto, presentar un IMIV mayor **podría implicar ejecutar medidas** de mitigación correspondientes a todos los lotes, **aun cuando sólo se ejecute un lote adicional** (y el resto no se construya). **Además, aun ejecutando los 3 lotes, implementar un IMIV mayor encarecería de sobremanera** el Proyecto que se enmarca dentro del **Plan de Emergencia Habitacional del MINVU**, debiendo fijarse precios más elevados para los interesados en adquirir los departamentos correspondientes a esos últimos lotes, quienes probablemente no cuenten con la capacidad adquisitiva para asumir dicho costo (estas viviendas se enmarcan en un proyecto de integración social).

En el caso particular de este Proyecto, inicialmente el titular contemplaba ejecutar la urbanización y construcción del Lote 2 únicamente (240 departamentos del D.S. 19 de Integración Social), al cual por sí solo no le aplica alguna de las tipologías del RSEIA que le obligue a someterse a evaluación ambiental. Por lo anterior, se realizaron los trámites sectoriales para su ejecución incluyendo el ingreso de un IMIV al SEIM, el cual se aprobó mediante la Resolución N°506/2022.

Posteriormente, dada la buena acogida del Proyecto del Lote 2, el titular tuvo condiciones favorables para adquirir los terrenos colindantes (lotes 3, 4, 5 y 6) en los cuales contempla la ejecución de nuevos Proyectos D.S. 19 de Integración Social del SERVIU. Bajo este escenario, el Proyecto ingresó a evaluación ambiental bajo la tipología h.1.3. al consultar la construcción de 300 o más viviendas en una zona declarada latente o saturada, contemplando la construcción y operación de los 5 lotes (950 departamentos en total).

Sin perjuicio de lo anterior, dada la modalidad en que se postula al financiamiento para Proyectos de Integración Social con subsidios, el titular se ve en la necesidad de desarrollar cada lote en forma independiente, garantizando la viabilidad económica del mismo. **Por cada lote o condominio se contempla un Rol propio realizándose en forma sucesiva e independiente la obtención de los permisos necesarios** ante las autoridades competentes al momento de su ejecución, incluyendo la tramitación del IMIV y la implementación de sus medidas de mitigación.

En este sentido, el éxito de la ejecución del Lote 2 en su momento permitió iniciar las gestiones para la obtención de permisos para el condominio del Lote 3 por lo cual se ingresó un segundo IMIV al SEIM, aprobándose a través de la Resolución N°181/2024. Asimismo, se presentó el Proyecto completo al SEIA, considerando que el titular tiene la intención de ejecutar el Proyecto en los lotes restantes (4, 5 y 6), lo cual **no obsta que su desarrollo dependa de su viabilidad económica posterior.**

Por último, cabe reiterar lo indicado en los antecedentes de esta presentación respecto a que la ejecución de todos los Lotes del Proyecto se contempla en un mediano-largo plazo

(más de 8 años) y **que cada IMIV que se elabore y se evalúe a través del SEIM va a incluir las medidas de mitigación necesarias para minimizar** los impactos negativos en la red vial, considerando las proyecciones de tráfico futuras y los Lotes ya ejecutados, con el fin de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, **en un nivel semejante** al existente antes de la puesta en operación del proyecto, tal como lo exige la normativa citada en el acápite 1.

Por lo demás, esta circunstancia de evaluar cada lote de forma sucesiva no sólo tiene importancia práctica para el caso de que lotes futuros no se realicen, sino que también permite evaluar cada nuevo lote con la **situación base actualizada**, haciéndose cargo de la ejecución del lote anterior y cambios asociados a factores externos dentro del área de influencia del IMIV.

En este sentido, la exigencia del numeral 5.3 no reconoce el **principio de realidad** en relación a la ejecución del Proyecto e implicaría infringir el deber del Estado de **velar por el bien común**, considerando posibles perjuicios innecesarios para mi representada (y eventualmente, potenciales consumidores), a pesar **de haber actuado conforme al ordenamiento jurídico vigente**.

3. MANTENER LA EXIGENCIA DEL CONSIDERANDO 5.3 SERÍA CONTRARIO AL PRINCIPIO DE CONFIANZA LEGÍTIMA

La exigencia del considerando 5.3. implica una infracción del principio de confianza legítima al ser contrario al criterio uniforme y sostenido del Servicio de Evaluación Ambiental.

Al respecto, cabe indicar que el reconocimiento de la confianza legítima produce como efecto la imposición de los siguientes deberes a la Administración: **actuación coherente, vinculatoriedad del precedente administrativo, anuncio del cambio de conducta, otorgar un plazo de transitoriedad y deber de actuación legal en el nuevo acto**¹⁷.

La actuación coherente consiste en una actitud consecuente con una posición propia anterior. La vinculatoriedad con el precedente significa que la Administración queda vinculada con sus actuaciones anteriores ya que con ellas *“genera una apariencia jurídica y suscita una confianza en los administrados que no puede violar impunemente”*¹⁸. **El anuncio implica que la Administración debe comunicar un cambio de criterio en sus actuaciones futuras**. El plazo de transitoriedad consiste en otorgar un plazo para el conocimiento de la modificación de criterio. Por otro lado, el deber de actuación legal, significa que el acto posterior que suscita el cambio de criterio debe ajustarse a derecho, independiente que el

¹⁷ Bermúdez Soto, Jorge, op. cit., pp. 66-70

¹⁸ Díez Picaso, Luis María, *“La Doctrina del Precedente Administrativo”*, Revista de Administración Pública N° 98, p.7.

acto anterior fuera ilegal o que siendo legal, se produjo un cambio de circunstancias que justifica la modificación del criterio.

Al respecto, indica el académico Jorge Bermúdez que, el principio de confianza legítima se deduce desde los principios constitucionales de Estado de Derecho (artículos 5, 6 y 7 de la Constitución Política de la República) y de seguridad jurídica (artículo 19 N° 26 del mismo cuerpo constitucional) y que en virtud de él se entiende que existirá una **permanencia en la regulación y aplicación del ordenamiento jurídico**. Este principio de protección de la confianza legítima, señala el autor, supone el amparo que debe dar el juez al ciudadano frente a la Administración Pública, la que ha venido actuando de una determinada manera, en cuanto ésta lo seguirá haciendo de esa misma manera en lo sucesivo y bajo circunstancias (políticas, sociales, económicas) similares¹⁹.

En el mismo sentido, la Corte Suprema ha señalado que: *"(...) la protección de la confianza legítima impide alterar situaciones de hecho respecto de los administrados que tienen una justa aspiración en la estabilidad de las decisiones administrativas, puesto que existiría en el ordenamiento jurídico una especie de necesidad de permanencia en la regulación y aplicación de las normas jurídicas que obligaría a la Administración a actuar de manera que no provoque una alteración intempestiva en la interpretación que ella misma viene dando a las normas o un cambio en la manera de regular o de resolver, por lo que estaría legítimamente autorizada para realizar cambios si respeta, entre otros, la confianza que los administrados tienen en su forma o dirección de su actuación"*²⁰.

Pues bien, este principio resultaría vulnerado en el presente caso, teniendo en consideración lo siguiente:

- i) El SEA, en el año 2022 dictó un documento que vino a **consolidar su criterio** (finalidad de uniformar el criterio a nivel nacional) en materia de evaluación de impacto vial en proyectos inmobiliarios, señalando claramente que el **IMIV corresponde a un permiso sectorial** que si bien puede ser utilizado como un insumo en el SEIA (y establece criterios sobre cómo considerarlo), aquello no implica que sea necesario para evaluar el impacto vial en un contexto del literal c) del artículo 11 de la Ley N°19.300, sino que corresponde a un insumo de información más, el cual puede, como no, ser presentado en el SEIA y sin que proceda exigirlo por la autoridad ambiental.

¹⁹ Bermúdez Soto, Jorge, "El principio de confianza legítima en la actuación de la Administración como límite de la potestad invalidatoria", Revista de Derecho Vol. XVIII- N° 2 - Diciembre 2005, Páginas 83-105. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502005000200004

²⁰ Corte Suprema. 13 de febrero de 2018, Causa Rol N°34.604-17.

En efecto, dicho documento, titulado ***“Contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios”***, señala lo siguiente:

*“En el ámbito sectorial, los IMIV tienen por objetivo **evaluar el impacto en el área de influencia del SML derivados de proyectos de crecimiento urbano**, para los principales modos de transporte, correspondientes a vehículo privado, transporte público, ciclos y peatones, y que respecto al análisis realizado se deberán proponer medidas de mitigación directa.*

*Cabe indicar **que los IMIV cuentan con un área de influencia acotada**, y distinta de la que se comprenden en el marco del componente Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos (SVCGH) al interior del SEIA, la que por sus propias particularidades, es de mayor extensión.*

*Los IMIV se aplican a todos los permisos de edificación, incluidos los proyectos individuales, loteos, condominios tipo A o B, tanto en el área urbana como rural. En dicho sentido, el **comprobante de ingreso del IMIV es requisito para la solicitud de los permisos de edificación**, mientras que la resolución de aprobación es requisito para otorgar dicho permiso²¹ ²² (énfasis agregado).*

De esta manera, se establece que el IMIV y lo evaluado en el SEIA son aspectos diferentes, aunque presentan similitudes y tienen por finalidad hacerse cargo del impacto vial, el objetivo final es más amplio en el SEIA y, por ende, ambos instrumentos presentan diferente estándar.

Luego, el documento de criterios agrega:

“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

²¹ Sobre la materia, cabe indicar que el artículo 25 bis de la Ley N°19.300, establece que *“Las Direcciones de Obras Municipales no podrán otorgar la recepción definitiva si los proyectos o actividades a los que se refiere el artículo 10 no acreditan haber obtenido una resolución de calificación ambiental favorable”*

²² SEA, *“Contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios”*, 2022, pp. 8 y 9.

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”²³ (énfasis agregado).

Por consiguiente, aun contando con un IMIV no es obligatorio acompañarlo al proceso de evaluación ambiental sino que es sugerido, por lo cual el titular, de forma voluntaria podrá acompañarlo. Si no se cuenta con un IMIV, lógicamente no será acompañado, pero tampoco podrá exigirse **ni durante** el proceso de evaluación ambiental **ni como una exigencia de la RCA**, ni por un organismo sectorial (como es SEREMITT), ni por el SEA en el ICE o Comisión de Evaluación en la respectiva RCA, como se ha hecho en el considerando 5.3 de la RCA reclamada en autos.

Diferente es la situación de que con posterioridad el titular no tramite su IMIV, lo que se relaciona con normativa sectorial que debe cumplirse para solicitar el permiso de edificación y ejecutar el proyecto, siendo una materia fiscalizable y sancionable por la autoridad sectorial.

En la misma línea, señala el referido documento de criterios que: **“Desde un punto de vista sectorial, la estimación de flujos inducidos permite definir la necesidad de presentar un IMIV básico, intermedio o mayor para la temporada o período más crítico, y sus correspondientes medidas de mitigación. En este sentido, en el caso de que el titular acompañe el IMIV en el procedimiento de evaluación ambiental, este corresponderá a un insumo para el proceso iterativo de construcción del área de influencia y determinación de impactos sobre los SVCGH”**²⁴ (énfasis original).

Es decir, el mismo SEA ha enfatizado (literalmente) en que lo relativo al otorgamiento de un IMIV básico, intermedio o mayor es materia sectorial.

²³ SEA, “Contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios”, 2022, pp. 6.

²⁴ SEA, “Contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios”, 2022, pp. 9.

- ii) Asimismo, podemos citar un reciente caso evaluado en la misma Región de Ñuble, sobre el cual no se ha exigido el IMIV en la RCA ni durante el proceso de evaluación ambiental, como sí se ha hecho en este caso con mi representada.

Así, respecto al “Proyecto Inmobiliario Etapa 3 Condominio Alonso de Ercilla”, la SEREMITT observó, en su oficio ORD. N° E153044/2024 de fecha 09 de septiembre, en relación al primer Adenda (reiterando su pronunciamiento respecto de la DIA) que:

“(Se debe) Definir de manera acotada el Área de Influencia según el tipo de IMIV. Se deben incorporar todos los requisitos del artículo 2.2.1. del DS N°30 del MTT”.

Respecto a dicho pronunciamiento, en el ICE dictado por el SEA de la Región de Ñuble, se descarta lo observado señalando al efecto:

“A mayor abundamiento y en virtud de las observaciones de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, Región de Ñuble, durante la evaluación ambiental, en relación al del Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) correspondiente para el Proyecto. Se ha señalado en Adenda Complementaria (respuesta 1.1, 1.2 y 1.3), que el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) correspondiente para el Proyecto, será presentado por los canales formales establecidos por la Autoridad pertinente (SEIM), toda vez que el IMIV corresponde a un requisito para la obtención del Permiso de Edificación, el cual aún no se ha ingresado su solicitud de aprobación a la Dirección de Obras Municipales de Chillán.

Se tiene presente lo señalado en el “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” (SEA, 2022), no obstante, se aclara que al momento de ingreso de la DIA al SEIA, el proyecto no contaba con un IMIV en trámite ni aprobado. En este sentido, el Estudio de Movilidad presentado en el Anexo 8 de la DIA no incluyó ninguna medida de mitigación vial asociada a un IMIV, el cual se tramita sectorialmente en el SEIM. Sin perjuicio de lo anterior, se informó que con fecha 12 de septiembre de 2024 se ingresó al SEIM el respectivo Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) para el proyecto, ID: 16336504- 1 (actualmente en trámite), cuyo certificado de ingreso se adjuntó en el Anexo 3 de la Adenda Complementaria, el cual es concordante con la Descripción del Proyecto (Capítulo 1 de la DIA) por lo que es factible señalar:

- **Sus medidas no forman parte de la Descripción del Proyecto** conforme a lo señalado en la “Guía para la descripción de la acción del transporte terrestre en el SEIA” (SEA, 2017).

- **Las medidas no se consideran como un insumo** para el análisis del componente SVCGH, asociado al Sistema de Movilidad Local (SML) en el SEIA conforme a lo señalado en el Criterio SEA, 2022.

A mayor abundamiento, el análisis efectuado en el Estudio de Movilidad (Anexo 8 de la DIA) concluye que el proyecto no genera impactos sobre el sistema de movilidad local y por ende en los sistemas de vida de los grupos humanos sin necesidad de incorporar medidas de mitigación (...) ²⁵” (énfasis agregado).

Posteriormente, en la **RCA N°20241600192, de 18 de diciembre de 2024**, dictada por la misma Comisión de Evaluación de la Región de Ñuble, se reitera lo anterior²⁶, **estableciendo claramente que no procede realizar exigencias en torno al IMIV**, lo que no es parte de la evaluación ambiental ni un insumo de información cuando no se ha presentado. Por ende, en esa línea se descartó el pronunciamiento de la SEREMITT respecto a la DIA y primer Adenda.

- iii) Lo antes señalado es coherente con lo establecido en la jurisprudencia de los tribunales ambientales, lo cual también reconoce el SEA en el documento de criterios antes referido²⁷. Así, en sentencia del Tercer Tribunal Ambiental de Valdivia, de 22 de abril de 2022, se estableció que: “[..] Debe dejarse establecido que el Eistu es un instrumento sectorial que se tramita fuera de la evaluación ambiental, y que su aprobación no es exigible en el contexto de dicho procedimiento. Sin embargo, cabe recordar **que en el caso que el titular cuente con la aprobación** de este instrumento previo a la evaluación ambiental, las medidas que resulten de este **podrán** considerarse como partes, obras o acciones del Proyecto (Servicio de Evaluación Ambiental 2017, Guía para la descripción de la acción del transporte terrestre en el SEIA, pág. 20)”²⁸.

Misma idea establece el Segundo Tribunal Ambiental en sentencia de 20 de julio de 2022, señalando: “Que, asimismo, cabe señalar que el EISTU (IMIV actualmente lo reemplaza) es un instrumento sectorial que tiene por objetivo demostrar la factibilidad que tiene el desarrollo de una actividad desde la perspectiva del sistema de transporte urbano. Para evaluar y predecir los impactos

²⁵ “Proyecto Inmobiliario Etapa 3 Condominio Alonso de Ercilla”, ICE, pp. 73.

²⁶ RCA N°20241600192, de 18 de diciembre de 2024, pp. 43.

²⁷ SEA, 2022, Documento “Contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios”, pp. 6.

²⁸ Sentencia de fecha 21 de abril de 2022, del Tercer Tribunal Ambiental de Valdivia, Rol N°R-18-2021, considerando cuadragésimo segundo.

en el medio humano, el EISTU presenta una metodología distinta a una evaluación de impacto ambiental. Sin perjuicio de ello, es un instrumento que, a juicio del Tribunal, resulta útil como complemento, el que cumple la función de medir -con una mirada sectorial- el efecto que producirá el proyecto en los tiempos de desplazamiento, y por ende, en los componentes transporte y medio humano, entre otros”²⁹.

Considerando todo lo previamente expuesto, el criterio sobre la naturaleza sectorial del IMIV (antes, EISTU) **es uniforme a nivel administrativo y coherente con nuestra jurisprudencia judicial**. De esta manera, aplicando el principio de confianza legítima todo cambio de criterio, debe ser **comunicado** al Administrado, lo cual no ha ocurrido en este caso, pues el documento de criterios del SEA se encuentra vigente y es claro en señalar que el IMIV corresponde a una materia sectorial y no ambiental, respecto a lo cual no podrían establecerse exigencias por el SEA ni Comisión de Evaluación, toda vez que lo que compete a la autoridad ambiental es confirmar el descarte de efectos significativos del artículo 11 de la Ley N°19.300 y evaluar que las medidas de mitigación, reparación o compensación sean apropiadas cuando se trata de un Estudio de Impacto Ambiental. Por consiguiente, es en el SEIA donde debe evaluarse dichas materias, como se realizó en este caso (expuesto en acápite 2) y sin que corresponda realizar ningún requerimiento de tipo sectorial ni imponer condiciones o exigencias en torno a aquello aun cuando dentro del proceso de evaluación ambiental un organismo sectorial lo solicite u observe, sino que sólo en lo relativo a la normativa de carácter ambiental e impactos evaluados en el contexto del SEIA. Respecto al contenido sobre lo cual deben versar las condiciones y exigencias de una RCA nos referiremos en el acápite 5.

4. LA EXIGENCIA DEL CONSIDERANDO 5.3 SE ESTABLECE EN VIRTUD DE UN PRONUNCIAMIENTO SECTORIAL INFUNDADO QUE DEBIÓ SER DESCARTADO EN EL ICE Y RCA

De acuerdo con los antecedentes expuestos previamente, si bien la SEREMITT se pronunció conforme con la DIA en su primer oficio; aparentemente, sólo tras presentarse observaciones PAC y por la Municipalidad de Chillán relativas a impacto vial, dicho organismo formula sus primeras observaciones en relación al IMIV.

Sin embargo, atender la preocupación de los observantes ciudadanos (frente a lo cual mi representada mejoró el Proyecto), **no justifica que la SEREMITT hubiese comenzado a confundir una materia sectorial de otra ambiental, incluso, refiriéndose al IMIV como un documento necesario para descartar impactos significativos al medio humano.**

Así, este organismo, en su último oficio, ORD. N° E195892/2024 de 19 de noviembre de 2014 –al que se remite el considerando 5.3 de la RCA impugnada– señala: “Según “Criterio

²⁹ Sentencia de fecha 22 de julio de 2022, del Segundo Tribunal Ambiental de Valdivia, Rol N°R-263-2020, considerando septuagésimo octavo.

de Evaluación en el SEIA: Contenidos Técnicos para la Evaluación del Impacto Sobre La Libre Circulación, Conectividad y Tiempos de Desplazamientos en Proyectos Inmobiliarios, del año 2022 ". Se Solicita presentar un IMIV complementario al ya presentado mediante plataforma SEIM, y que fue aprobado mediante Res. Ex. N°506/2022 (Lote 2). Esto para que sea modificado en el primer ingreso del proyecto, los cambios que ha sufrido este, dado que faltaría incluir los lotes 3, 4, 5 y 6. Lo anterior para que el resultado del Informe de Mitigación de Impacto Vial, que, según su clasificación por ser un proyecto de 940 departamentos en total, sería del tipo MAYOR. **De esta forma se podría comprender y servir de insumo real para analizar el SVCGH, asociado al Sistema de Movilidad Local en el SEIA"** (énfasis agregado).

Lo indicado por dicho Servicio no es procedente, pues como ya explicamos, el IMIV es un insumo voluntario de presentar en el proceso de evaluación ambiental y como insumo, puede ser útil para descartar impactos significativos, pero no es la única forma "real" (como indicó SEREMITT, equivocadamente) de descartarlos.

De manera que, del IMIV sólo se rescata de manera objetiva las medidas de mitigación para estimarlas como parte de las obras y acciones del Proyecto. Sin embargo, contar con medidas de mitigación en un IMIV correctamente aprobado o tramitado **no implica que el Proyecto no genere impactos significativos; así como tampoco su falta influye en no lograr descartarlos**, siendo la RCA y el IMIV documentos y autorizaciones diversas. Por este motivo, puede arribarse a la conclusión de que, el razonamiento de la SEREMITT demuestra que la causa de su oficio es la **confusión** que tuvo entre normativa sectorial y ambiental, lo cual debió ser descartado del ICE y RCA respectiva.

5. ACERCA DEL CONTENIDO DE LAS CONDICIONES Y EXIGENCIAS QUE SE PUEDEN ESTABLECER UNA RCA

La facultad de imponer condiciones o exigencias en una RCA se encuentra en el artículo 25 de la Ley N°19.300, el cual dispone que: *"El certificado a que se refiere el artículo anterior [refiriéndose a la Resolución de Calificación Ambiental], establecerá, cuando corresponda, las condiciones o exigencias ambientales que deberán cumplirse para ejecutar el proyecto o actividad y aquéllas bajo las cuales se otorgarán los permisos que de acuerdo con la legislación deben emitir los organismos del Estado. **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.**"* (énfasis agregado).

En este sentido, si bien la RCA puede establecer condiciones o exigencias, las cuales se pueden relacionar con lo solicitado por los organismos sectoriales, aquello siempre debe entenderse en el contexto del SEIA relacionado a los objetos de protección ambiental (y la respectiva **normativa ambiental aplicable**), por lo cual la exigencia del numeral 5.3 de la

RCA reclamada en autos no resulta procedente al ser una materia sectorial y conforme al **literal** del artículo 25 de la Ley N°19.300, que se refiere a la facultad de establecer **“exigencias ambientales”**.

En relación a esta facultad de la Administración de establecer condiciones y exigencias – siempre que sean de carácter ambiental– podemos citar jurisprudencia de nuestros tribunales de justicia, la cual, si bien se refieren al Director Ejecutivo del SEA y Comité de Ministros, de manera análoga resulta aplicable a la Comisión de Evaluación.

Así, la Corte Suprema, se ha referido claramente al componente ambiental de una condición o exigencia, a propósito del proyecto *“Dominga”*, indicando:

*“Que los razonamientos expuestos tienen la mayor relevancia, toda vez que si el Comité de Ministros, al conocer de las reclamaciones previstas en los artículos 20 y 29 de la Ley N° 19.300, goza de competencia suficiente para adoptar una decisión distinta de la COEVA, realizando un análisis de mérito de las reclamaciones en relación a la evaluación del proyecto, se encuentra facultado para rechazarlo o aprobarlo con medidas de mitigación, compensación o reparación, distintas a las establecidas por el referido órgano regional, **estando autorizado para identificar nuevos impactos ambientales, distintos de aquellos que fueron objeto de evaluación** en el procedimiento administrativo previo, e incluso, si concuerda con lo resuelto por la COEVA, empero, por motivos diversos a los expresados por ella, puede resolver en tal sentido y cambiar completamente el razonamiento del acto administrativo, con mayor razón puede complementar los razonamientos expresados en el acto administrativo, dotándolo así de la debida motivación, si es que comprueba que ha existido un déficit en ese sentido (...)”³⁰ (énfasis agregado).*

En el mismo sentido anterior, se pronuncia la Corte en la sentencia dictada a propósito del proyecto *“Puerto Cruz Grande”*, indicando que:

*“(...) resulta evidente que la competencia del Comité de Ministros establecido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300 es amplia y le permite, basado en los elementos de juicio que apareje el reclamante y en los que el mismo recabe, revisar no sólo formalmente la decisión reclamada sino que, además, puede hacerlo desde el punto de vista del mérito de los antecedentes, circunstancia que le habilita, a su vez, para aprobar un proyecto inicialmente rechazado, aplicándole, si lo estima necesario, **condiciones o exigencias que, a su juicio, resulten idóneas o adecuadas para lograr los objetivos propios de la normativa de protección***

³⁰ Corte Suprema, sentencia de fecha 26 de septiembre de 2019, causa Rol N°12.907-2018.

medioambiental, incluyendo entre ellas medidas de mitigación o compensación que tiendan a la consecución de ese fin y, especialmente, a la salvaguardia del medio ambiente y de la salud de la población que podrían ser afectadas por el respectivo proyecto” (énfasis agregado)³¹.

Lo señalado se reitera en otros fallos similares³² referentes al componente ambiental de establecer condiciones y exigencias en la RCA y resolución administrativa en etapa recursiva.

Misma línea se sigue en jurisprudencia de Tribunales Ambientales, respecto a lo cual citamos la sentencia de fecha 01 de agosto de 2019, del Segundo Tribunal Ambiental, la cual se refiere a la competencia del Comité de Ministros, a propósito del proyecto “Centro Integral de Gestión de Residuos Industriales, CIGRI”, señalando que:

*“[...] el Comité de Ministros descrito en la norma transcrita precedentemente se encuentra facultado, por aplicación de lo dispuesto en su inciso primero, para conocer de la reclamación interpuesta en contra de la resolución que rechace o establezca condiciones o exigencias a un Estudio de Impacto Ambiental y, además, se le otorga competencia no solo para rechazar el proyecto materia del respectivo estudio sino que también, conforme a su inciso final, para establecer condiciones o exigencia al mismo” (Corte Suprema, Rol N°6563-2013 de 17 de enero de 2014, c.16). En el mismo sentido, se ha señalado por el máximo Tribunal que: “[...] La revisión que debe efectuar el referido Comité de Ministros respecto de la decisión emanada de la Comisión de Evaluación [...] no puede sino ser calificada como un **acto de tutela, siendo relevante destacar que esta Corte ha señalado que incluso el aludido Comité puede establecer medidas de compensación no debatidas en la sede de evaluación regional.** En consecuencia, con mayor razón pueden aquellas ser establecidas por la Comisión de Evaluación al aprobar la RCA, pues justamente su misión radica en ponderar los antecedentes que le son entregados para determinar si las medidas propuestas por el titular o por los organismos técnicos son suficientes para enfrentar o mitigar el impacto del proyecto en cuestión, razón por la que, respaldada en antecedentes técnicos, se encuentra facultada para adicionar*

³¹ Sentencia de fecha 17 de enero de 2019, Corte Suprema asociada al “Proyecto Puerto Cruz Grande”.

³² Ejemplos de sentencias de la Corte Suprema sobre la materia: sentencia de 9 de abril de 2018, Corte Suprema, Rol N°34.218-2017, replicando criterio respecto aplicado proyecto “Central Termoeléctrica Punta Alcalde”, Rol N°6.563-2013; sentencia de fecha 26 de septiembre de 2019, causa Rol N°12.907-2018; y sentencia de 13 de enero de 2021, Rol N°8.573-2019.

medidas no contempladas en el ICE”(Corte Suprema, Rol N°24.838-2017, de 14 de diciembre de 2017, c.15)³³ (énfasis agregado).

De esta manera, las condiciones y exigencias de las RCA se deben fundar en aspectos ambientales, pero no sectoriales. En el caso del impacto vial, este fue abordado en el SEIA y se descartaron sus impactos significativos, sin que resulte pertinente referirse al IMIV en una exigencia, pues esta no se encuentra asociada a la protección de un componente ambiental.

III. CONCLUSIONES

1. La exigencia establecida en el numeral 5.3 de la RCA N°20241600191/2024 no resulta procedente al referirse a un IMIV, **que corresponde a un permiso de carácter sectorial** y no ambiental, infringiéndose el **artículo 25 de la Ley N°19.300**, que establece la facultad-deber de la autoridad de establecer condiciones y exigencias de contenido **ambiental**.
2. En este sentido, la procedencia de un IMIV básico, intermedio o mayor; y su presentación conjunta o separada para los lotes 4, 5 y 6, **debe ser analizada en su oportunidad ante la SEREMITT**, sin que aquello deba ser zanjado actualmente a propósito de una exigencia de la RCA, pues aquello podría inducir a error a la autoridad fiscalizadora al momento de verificar el cumplimiento de la RCA.
3. La SEREMITT ha confundido una materia sectorial con lo que se debe abordar en el SEIA y, además, **se funda en un supuesto fáctico inexistente** por cuanto aun sumando el flujo inducido por los tres lotes faltantes de IMIV y presentando un IMIV conjunto, **no se cumple con los números exigidos normativamente para que proceda un IMIV mayor**. Esto implica, a su vez, desconocer que existen dos IMIV aprobados y vigentes para los dos primeros lotes.
4. Mi representada **descartó el impacto significativo** asociado al literal c) del artículo 11 de la Ley N°19.300, respecto a vialidad, lo cual se reconoce tanto por el SEA en el ICE, como por la Comisión de Evaluación en la RCA, de acuerdo a los antecedentes resumidos en el acápite 2, **habiéndose mejorado** el Proyecto en el primer Adenda no obstante que en esa oportunidad la SEREMITT se había pronunciado conforme a la DIA; al parecer, con la finalidad resolver preocupaciones e intereses de la comunidad.

³³ Sentencia de 01 de agosto de 2010, 2° Tribunal Ambiental (2019), Rol N°164-2017, considerando ducentésimo cuadragésimo sexto.

5. Además, en el contexto del SEIA, se ha extendido el área de influencia más **allá del área de influencia del IMIV**, en línea con el documento de criterios del SEA³⁴ sobre la extensión superior del área de influencia en el SEIA para efectos de vialidad en comparación con los IMIV, conforme indicamos en el acápite 4.
6. Por último, cabe indicar que la exigencia del numeral 5.3 de la RCA N°20241600191/2024 implica **vulnerar el principio de confianza legítima**, conforme al documento de criterios del SEA, del año 2022 y lo resuelto respecto de proyectos análogos en el marco del SEIA; así como también se genera una **contradicción con el deber del Estado de velar por el bien común**, considerando que podrían generarse perjuicios tanto para mi representada como para los demás interesados en este proyecto de integración social, al exigirse a asumir costos que no se condicen con la normativa aplicable.

Finalmente, hacemos presente que, todo lo anterior debe entenderse sin perjuicio de la aplicación del principio de “reformatio in peius”, conforme al cual un recurso no puede resolverse en el sentido de establecer una condición más desfavorable para quien interpone el recurso.

Por tanto,

Solicito a la Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental admitir a tramitación el presente recurso de reclamación y acogerlo en todas sus partes, modificando la Resolución Exenta N° 20241600191 de 18 de diciembre de 2024, dictada por la Comisión de Evaluación de la Región de Ñuble, **eliminando la exigencia del considerando 5.3** respecto al proyecto “Proyecto Habitacional D.S. 19 Parque Lantaño”, manteniéndose íntegramente en todo lo demás la citada RCA.

Para estos efectos, proponemos la siguiente nueva redacción del considerando 5.3 pp. 37:

Donde dice:

“ (...) Cabe destacar que la ejecución de todos los Lotes del Proyecto se contempla en un mediano-largo plazo (más de 8 años) y que cada IMIV que se elabore y se evalúe a través del SEIM va a incluir las medidas de mitigación necesarias para minimizar los impactos negativos en la red vial, considerando las proyecciones de tráfico futuras y los Lotes ya ejecutados, con el fin de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia,

³⁴ SEA, “Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos Técnicos para la Evaluación del Impacto Sobre La Libre Circulación, Conectividad y Tiempos de Desplazamientos en Proyectos Inmobiliarios”, año 2022.

en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto.”

Por lo anterior, de ejecutarse el proyecto, deberá evaluarse de manera sectorial para los lotes 4, 5 y 6, a partir de los antecedentes que permitan analizar sobre la magnitud y dimensión del proyecto a desarrollar por medio de la presentación de un IMIV, según lo señalado por el oficio N° E195892/2024 del 19 de noviembre de 2024 de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, Región de Ñuble” (énfasis original de la RCA).

Debe decir:

“(…) Cabe destacar que la ejecución de todos los Lotes del Proyecto se contempla en un mediano-largo plazo (más de 8 años) y que cada IMIV que se elabore y se evalúe a través del SEIM va a incluir las medidas de mitigación necesarias para minimizar los impactos negativos en la red vial, considerando las proyecciones de tráfico futuras y los Lotes ya ejecutados, con el fin de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto.” (Se elimina párrafo destacado de pp. 37)

OTROSÍ: Solicito a la Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, tener por acompañados los siguientes antecedentes legales:

1. Anexo 1: Vigencia sociedad Constructora Manzano y Asociados Limitada, emitido con fecha 02 de octubre de 2024.
2. Anexo 2: Anexo 2.1. Copia de escritura pública en la cual constan las facultades de don Cristian San Martín Acuña, para comparecer a nombre de Constructora Manzano y Asociados Limitada; Anexo 2.2. Certificado de vigencia.

CRISTIAN SAN MARTÍN ACUÑA

C.I. N° 15.180.775-5

pp. Constructora Manzano y Asociados Ltda.