

EN LO PRINCIPAL: Interpone Recurso de Reclamación del artículo 29 de la Ley N°19.300. **EN EL PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos. **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** Acredita personería. **EN EL TERCER OTROSÍ:** Delega poder. **EN EL CUATRO OTROSÍ:** Forma de notificación.

HONORABLE COMITÉ DE MINISTROS

Roberto Perut Bozzolo, chileno, abogado, cédula nacional de identidad N° 6.692.874-8, en representación, según se acreditará de “**Sociedad Agrícola Pebe Limitada**”, sociedad del giro de su denominación, Rol Único Tributario 86.087.200-5, ambos domiciliados para estos efectos en Camino La Farfana N°12.700, comuna de Pudahuel, Región Metropolitana de Santiago, a la Honorable Comisión de Ministros respetuosamente digo:

Dentro de plazo y en mérito de lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley N° 19.300, Ley de Bases Generales del Medio Ambiente (“Ley N° 19.300”) interpongo recurso de reclamación en contra de la Resolución Exenta N°202513001106, de fecha 14 de marzo de 2025, otorgada por la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago (“RCA” o “RCA Carretera” o “RCA N°202513001106/25”), y que calificó favorablemente el Estudio de Impacto Ambiental (“EIA”) del proyecto “Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” y sus respectivas Adendas (“Proyecto”) de “Sociedad Concesionaria Conexión Vial Ruta 78-68 S.A.” (“Concesionaria” o “Titular”). Lo anterior, por cuanto la RCA Carretera no consideró debidamente las observaciones formuladas por mi representada, infringiendo lo establecido en el artículo 29 de la Ley N°19.300 y el artículo 91 del Decreto Supremo N°40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“RSEIA”). Esto último, repercutió en que la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana de Santiago terminara calificando favorablemente un proyecto de carácter ilegal, dado su carácter incompatible con los instrumentos de planificación territorial aplicables.

En definitiva, solicito a este Honorable Comité de Ministros acoger la presente reclamación y dejar sin efecto la RCA N°202513001106/25, sustituyéndola por otra resolución que califique desfavorablemente el Proyecto de la Concesionaria.

Para efectos de orden, el presente recurso se divide en los siguientes capítulos:

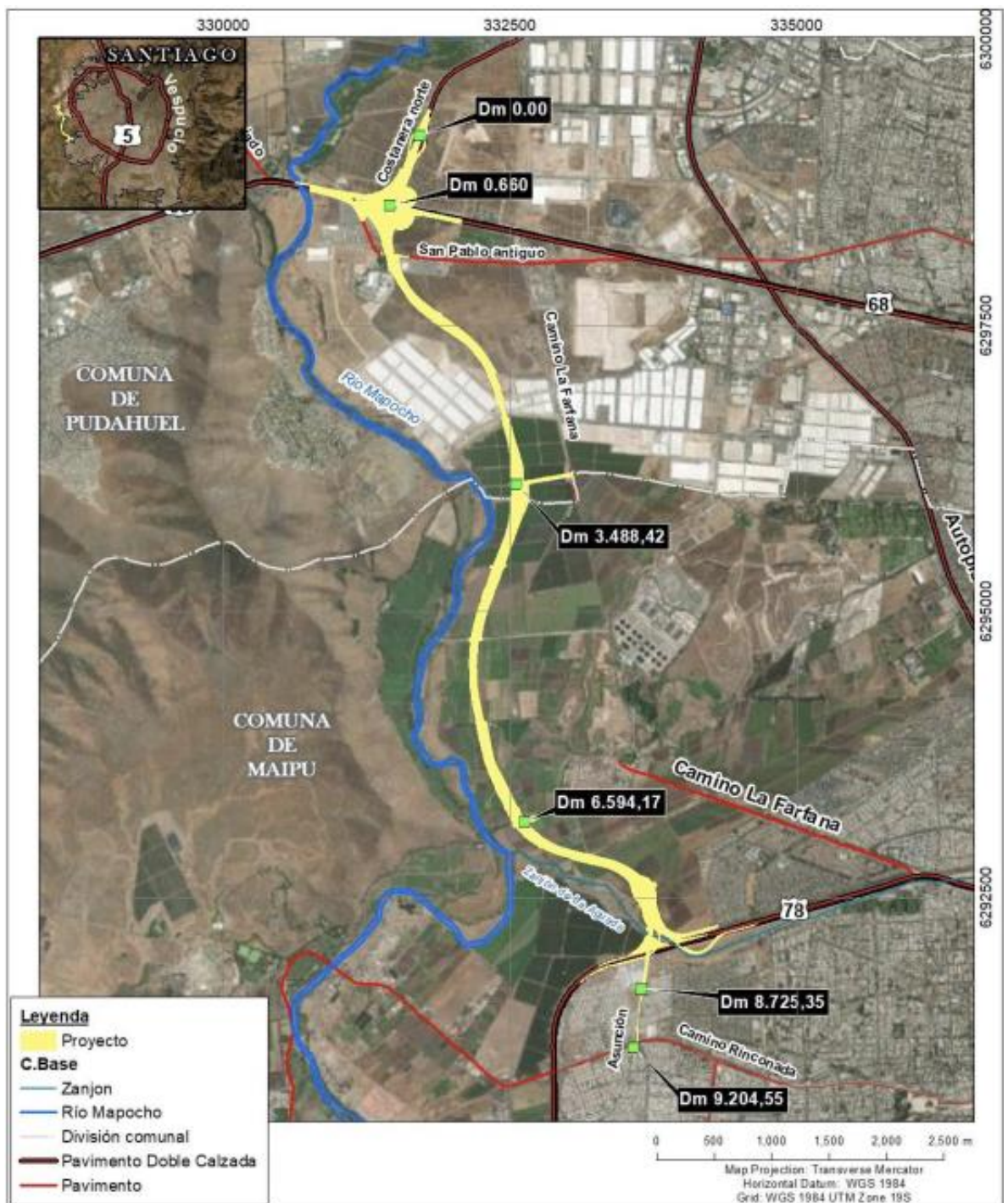
- I. Introducción.
- II. Antecedentes.
 - i. Evaluación ambiental del Proyecto, PAC y observaciones de Organismos Públicos.
 - ii. ICE, aprobación del Proyecto y notificación de la RCA.
- III. Análisis del Proyecto Aprobado por RCA con IPT.
 - i. Proyectos viales e instrumentos de planificación territorial.
 - ii. Inconsistencia del Proyecto con el PRMS.
 - iii. Inconsistencia del Proyecto con el PRC de Pudahuel.
 - a) Desviación del trazado del Proyecto aprobado por la RCA con el trazado establecido por el PRC de Pudahuel.
 - b) Falta de ejecución de la trama vial contemplada por el PRC de Pudahuel y sus efectos.
- IV. Procedencia de la Reclamación contra la RCA N°202513001106/25.
 - i. La Reclamación se presenta dentro de Plazo ante la autoridad competente.
 - ii. Legitimidad Activa de Sociedad Agrícola Pebe Limitada.
 - iii. Las observaciones formuladas por Sociedad Agrícola Pebe Limitada en el PAC no fueron debidamente consideradas en la RCA N°202513001106/25.
 - iv. Contenido de la “Debida Consideración” del artículo 29 de la Ley N°19.300 y su infracción en el ICE y en la RCA del Proyecto.
- V. Conclusiones

I. INTRODUCCIÓN

1. Por RE N°202513001106 de fecha 14 de marzo de 2025, notificada en el Diario Oficial con fecha 4 de abril de 2025, la Comisión de Evaluación, Región Metropolitana de Santiago calificó ambientalmente favorable el proyecto “CONEXIÓN VIAL RUTA 78 HASTA RUTA 68”, titularidad de la Concesionaria.

El permiso autoriza la construcción de una prolongación de la autopista “Costanera Norte” en el sector poniente de la ciudad de Santiago entre las comunas de Maipú y Pudahuel. En concreto, el Proyecto busca construir una vía expresa de 9,2 km de longitud aproximada, construida en doble calzada con tres pistas unidireccionales, separadas por una mediana y con una velocidad de diseño máxima de 120 km/h., que unirá la Ruta 78 con la Ruta 68.

Imagen 1. Proyecto Conexión Vial Ruta 78-Ruta 68¹



2. El trazado del Proyecto no es concordante con el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (“PRMS”) ni con el Plan Regulador Comunal de Pudahuel (“PRC de Pudahuel”); afectando los usos de suelo definidos en estos instrumentos de

¹ Capítulo Descripción del Proyecto, Estudio de Impacto Ambiental (“EIA”) del proyecto “Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68”

planificación territorial, e impidiendo el desarrollo del uso de suelo habitacional en la comuna de Pudahuel (*Infra 33 y siguientes*).

Por su parte, sin contemplar las obras de vialidad establecidas en el PRC de Pudahuel, la ejecución del Proyecto tendrá como consecuencia directa que un área que dicho instrumento de planificación territorial (“IPT”) define como de “alta densidad poblacional” (permitiendo edificar hasta 16 pisos), quedará prácticamente aislada del resto de la comuna con malas condiciones de accesibilidad. Esto último, sin perjuicio de afectar, además, la conectividad de la comuna con el sector definido por el PRMS y por el PRC de Pudahuel como Parque Metropolitano Río Mapocho (*Infra 46 y siguientes*).

3. En el caso de Sociedad Agrícola Pebe Limitada, lo anterior le provoca un perjuicio directo porque la discordancia de trazados así como la falta de ejecución por parte de la Concesionaria de las obras de conectividad y accesibilidad contempladas en los respectivos instrumentos, compromete en forma importante la posibilidad de desarrollo inmobiliario de un predio de gran extensión ubicado en la comuna (*Infra 10*).²
4. Durante la evaluación ambiental, Sociedad Agrícola Pebe Limitada formuló, entre otras observaciones, cuestionamientos específicos y concretos referidos a la incompatibilidad del Proyecto impulsado por la Concesionaria con los IPT (*Infra 9*). En concreto, mi representada hizo presente a la autoridad ambiental, entre otras consideraciones acerca de que: **(i)** El trazado definido para el Proyecto es distinto al contemplado en el PRC de Pudahuel y PRMS; **(ii)** El Proyecto no contemplaba las obras de conectividad y accesibilidad contempladas en el PRC de Pudahuel para permitir el desarrollo comunal; y, **(iii)** El trazado afecta usos de suelo que no son compatibles con las obras del Proyecto.

Observaciones del mismo tenor han sido formuladas por la Ilustre Municipalidad de Pudahuel (*Infra 11*).

5. A pesar de que las consideraciones anteriores impiden, en términos absolutos, la calificación ambiental favorable del Proyecto, la autoridad ambiental no las consideró. En tal sentido se dieron por correctos los argumentos planteados por la Concesionaria en cuanto a que: *“la vialidad propuesta se encuentra contemplada en el Instrumento de Planificación Regional, en lo particular, sobre la vialidad del Plan regulador Metropolitano de Santiago”*.³ Esto último, a pesar de que la existencia de antecedentes que acreditan que el trazado contemplado por el PRMS para la obra de extensión de la Avenida Costanera Norte es distinto al que terminó aprobando la RCA del Proyecto (*Infra 46 y siguientes*).

Finalmente, se había acogido la posición de la Concesionaria en cuanto a que tratándose la obra del Proyecto de un “camino público” definido como tal por el Ministerio de Obras Públicas (“MOP”), el organismo no estaría restringido por las disposiciones establecidas en los IPT aplicables. En tal sentido, y según lo expuesto por la Concesionaria en el marco de la evaluación ambiental del Proyecto:

“La competencia exclusiva y excluyente para determinar la planificación de un camino público está radicada en el Ministerio de Obras Públicas el que, de conformidad con el artículo 1 de su Ley Orgánica (DFL 850 MOP) (...) El cumplimiento entonces de la normativa urbanística, en las obras de infraestructura que ejecuta el Estado, solamente es de competencia del MOP y que si existiera algún conflicto con algún instrumento de planificación territorial, el conflicto se resuelve, como ha señalado la normativa antes referida y la doctrina, atendiendo a la competencia de la administración activa que es el MOP, el que mediante Decreto Supremo, con firma del Presidente de la República y de los Ministros de Obras

² El inmueble figura inscrito a nombre de Sociedad Agrícola Pebe Limitada a fojas 32.476, N°42.836 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de Santiago correspondiente al año 1981.

³ Anexo 4.A, de la Adenda Excepcional. “Actualización Plan de Cumplimiento de la Legislación Ambiental Aplicable”).

Públicas y de Hacienda, declaran los caminos públicos y otras obras en concesión, fijan el trazado y la totalidad de las obras que se incorporan a dicha obra pública (...)”.⁴

6. El argumento sostenido por la Concesionaria repudia los conceptos más elementales que rodean la evaluación de impacto ambiental y que tiene por objeto, según la propia definición que entrega la Ley N°19.300, determinar: “(...)si el impacto ambiental de una actividad o proyecto **se ajusta a las normas vigentes**”. (Ley 19.300, artículo 2 letra j).

En ese contexto, a pesar de que se reconoce que la evaluación de impacto ambiental entrega a la autoridad política algunos espacios de discrecionalidad, existen ámbitos regulados que son indisponibles. El ejemplo paradigmático de lo anterior corresponde, precisamente, al respecto irrestricto que debe darse a los instrumentos de planificación territorial y para los que la legislación ambiental considera procedimientos administrativos complejos.⁵⁻⁶

7. Las observaciones formuladas por mi representada así como por las municipalidades involucradas no fueron debidamente consideradas en la calificación ambiental del Proyecto. Lo anterior, repercutió en que el SEA emitiera un Informe Consolidado de Evaluación que recomendaba la calificación ambiental favorable del Proyecto; circunstancia que quedó validada con el otorgamiento de la correspondiente RCA.

En definitiva, el objeto del presente recurso de reclamación es que se deje sin efecto la calificación ambiental de un proyecto ilegal por su carácter incompatible con los IPT aplicables; circunstancia que no sólo provoca un grave perjuicio a Sociedad Agrícola Pebe Limitada sino que afecta la planificación urbana de la comuna de Pudahuel, en especial, el propósito de vincular el área urbana de la comuna con el Parque del Río Mapocho.

II. ANTECEDENTES.

i. Evaluación ambiental del Proyecto, PAC y observaciones de Organismos Públicos.

8. El 14 de enero de 2022, la Concesionaria presentó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”), el EIA del Proyecto, enmarcándose en la tipología del literal e) del artículo 10 de la Ley N°19.300 y del artículo 3, letra e.7) del RSEIA.⁷

En cuanto a los impactos negativos del proyecto, la Concesionaria identificó: **i) DG-04 Desplazamiento residencial de hogares ubicados en las áreas requeridas por el**

⁴ Actualización Adenda Ciudadana Complementaria Estudio de Impacto Ambiental “Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” Apéndice 11.D.6: Normativa de Carácter Ambiental Aplicable. Respuesta 6.2.

⁵ Sentencia Excm. Corte Suprema, de 28 de agosto de 2012, Rol 1960-2012. Esta decisión revoca la resolución de la I. Corte de Apelaciones de Antofagasta, de 30 de enero de 2012, que rechazó los recursos de protección interpuestos contra el SEA de Atacama que calificó favorablemente el proyecto “Puerto y Central Castilla”, dejándola sin efecto. Asimismo, confirmó una sentencia de 6 de marzo de 2012 también de la I. Corte de Apelaciones de Antofagasta que dejó sin efecto la resolución que modificó la calificación de la industria del proyecto de “contaminante” a “molesta”. Así la decisión de la Excm. Corte Suprema dejó sin efecto la calificación ambiental aprobatoria del proyecto (revirtió la decisión de la I. Corte de Apelaciones que dejaba a firme la calificación, al rechazar los recursos en su contra y revocó el cambio de uso de suelo aprobado por la Seremi de Salud, dejando sin efecto la sentencia judicial que validó la decisión administrativa).

⁶ Por ejemplo, la Corte Suprema ha indicado: “conforme a lo razonado, la decisión... no se ajustó a lo regulado en el artículo 4.14.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción como tampoco permitió asegurar el debido cumplimiento del artículo 1 de la Ley N° 19.300 en relación al artículo 19 N° 8 de la Carta Fundamental, y al principio preventivo inspirador del sistema de protección ambiental, por lo que la sentencia de la Corte de Apelaciones que la dejó sin efecto, se ajustó a derecho” (Sentencia Excm. Corte Suprema, de 28 de agosto de 2012, Rol 1960-2012. Considerando 51°).

⁷ La caracterización del área de influencia y línea de base ambiental consideró los siguientes componentes: Medio Físico, que incluye clima y meteorología, calidad del aire, ruido y vibraciones, geología, geomorfología y áreas de riesgos geológicos y geomorfológicos, suelo, hidrología e hidrogeología; Ecosistemas terrestres, que incluye flora y vegetación y fauna terrestre; Ecosistemas acuático continentales, que incluye calidad del agua y biota; Patrimonio Cultural, que incorpora Arqueología y Paleontología; Paisaje; Áreas protegidas y sitios prioritarios para la conservación; Turismo; Uso del territorio; Medio Humano; y Proyectos o actividades que cuenten con RCA.

Proyecto, **ii)** DS-01 Desplazamiento de las actividades productivas ubicadas en las áreas requeridas por el Proyecto. Considerando estos impactos, el Proyecto se sometió al SEIA mediante un EIA por los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300, señalado en el literal *c)*: *Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vidas y costumbres de grupos humanos.*

El EIA definió la aplicación de medidas de compensación relativas a un planes de asentamiento, residenciales, productivos, de traslado y de desarrollo social y cultural. Adicionalmente, la Concesionaria ofreció un plan de seguimiento ambiental de las medidas ambientales para corroborar su cumplimiento y la efectividad de las medidas propuestas.

9. Con fecha 2 de junio de 2022, Sociedad Agrícola Pebe Limitada, entre muchas otras personas, ejerció su derecho de participación en el procedimiento de evaluación ambiental.

Entre las observaciones planteadas por mi representada, y en lo que importa a efectos del presente recurso de reclamación, las observaciones formuladas fueron las siguientes:

- (i) El Proyecto no incluye dentro de la normativa aplicable el PRC de Pudahuel;
 - (ii) El Titular proyecta instalaciones de bodegaje y otros en zonas donde este uso de suelo no está permitido;
 - (iii) El Proyecto infringe el PRMS y el PRC de Pudahuel en tanto la vía que pretende ejecutar no cumple con ningún trazado contenido en estos.
 - (iv) No se detalla qué vía en particular se está ejecutando en relación con un IPT vigente aplicable; y,
 - (v) No se da cumplimiento al trazado de una vía contenido en un IPT vigente aplicable a través del trazado del Proyecto.
10. A propósito de las observaciones formuladas por mi representada, solicito tener presente que Sociedad Agrícola Pebe Limitada resultará especialmente afectada por el Proyecto de la Concesionaria. En efecto, según la inscripción que se acompaña en el Primer Otrosí, mi representada es propietaria inscrita de un predio de 93,56 hectáreas en la comuna de Pudahuel (Rol de avalúo 2.599-78 de la comuna de Pudahuel) (el “Inmueble”).

En la medida que el trazado aprobado por la RCA para la Avenida Costanera Norte corresponde a un trazado distinto al que está establecido en la versión vigente del PRMS (y que no afectaba el Inmueble), la propuesta de la Concesionaria atraviesa diagonalmente el Inmueble, aislando el acceso al sector poniente del mismo. En tal sentido, sin perjuicio de que el proyecto considera la habilitación de un paso inferior “tipo cajón” que conectará ambos sectores del Inmueble, la solución resulta del todo insuficiente si se considera la vialidad contemplada en el PRC de Pudahuel para el sector. Al efecto, se debe considerar que el área donde se ubica el Inmueble, se trata de un área urbana a las que IPT asigna una alta densidad poblacional en consideración a su cercanía con el Parque Metropolitano Río Mapocho (*Infra 42 y 50*).

Imagen 2. Inmueble Sociedad Agrícola Pebe Limitada en relación a trazado de Proyecto.



11. Junto con las observaciones formuladas por Sociedad Agrícola Pebe Limitada, diversos organismos de la Administración emitieron pronunciamientos al EIA. Entre estos últimos, destacan las observaciones formuladas por la I. Municipalidad de Pudahuel; organismo perteneciente a la administración pública descentralizada. El organismo formuló sus observaciones a través del Oficio Ordinario N°1401 de 8 de abril de 2021, que remitió observaciones al EIA del Proyecto, presentó un informe desfavorable, considerando como un aspecto basal el incumplimiento de los IPT aplicables y solicitó una Resolución de Termino Anticipado del EIA.

Específicamente, y en el marco de lo dispuesto en los artículos 8 y 9 ter de la Ley N°19.300 y los artículos 33 y 34 del RSEIA,⁸ la I. Municipalidad de Pudahuel denunció el incumplimiento del PRMS, indicó que el trazado afecto a declaratoria de utilidad pública definido por el PRMS de 1994 para la vía TI3P “Costanera Oriente Rio Mapocho” no es concordante con la propuesta del Proyecto. Preciso que este plan tiene competencias específicas respecto de la definición del trazado vial y de las franjas afectas a utilidad pública correspondientes (artículo 59, LGUC y artículo 231, OGUC) sin que sus disposiciones puedan ser infringidas en virtud del trazado sometido a evaluación ambiental por el Titular.

Luego, denunció la falta de concordancia entre el Proyecto y el PRC de Pudahuel respecto de usos de suelo residencial y del Parque Metropolitano, de ruidos permitidos y de vialidades. Respecto de vialidades, señaló que se debía considerar la vigencia de los siguientes elementos:

- **Costanera Norte-Caleteras.** Con el PRCP, mediante el “Plano PRC de Pudahuel-V-EP-2 Vialidad y Espacio Público”, entró en vigencia la Costanera Norte “Apertura, de la vía colectora P27C con un ancho total de 85 metros, compuesta por la denominada Costanera Norte, de un ancho de 45 metros y cada una de sus caleteras; la colectora P28C (Av. Oriente Costanera Norte) y la P26C (Av. Poniente Costanera Norte), ambas de 20 metros.” Que la definición precisa de este trazado se fundó en la información entregada

⁸ Conforme a los artículos 8 y 9 ter de la Ley N°19.300 y los artículos 33 y 34 del RSEIA, en el marco de la evaluación ambiental, compete a las Municipalidades respectivas pronunciarse sobre: (i) Compatibilidad territorial del proyecto o actividad sometido al SEIA (considerando para tales efectos el Plan Regulador Comunal y/o Plan Seccional existente); (ii) Compatibilidad del Proyecto con el uso permitido por los IPT aplicables. (iii) Relación del proyecto o actividad con los planes de desarrollo comunal, elaborados y aprobados de acuerdo a lo dispuesto en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y que se encuentren vigentes. (iv) Cumplimiento del proyecto o actividad de la normativa de carácter ambiental.

oficialmente por la Dirección General de Concesiones a la Municipalidad, lo que, conforme a la ley (artículo 59, LGUC y artículo 2.3.1, OGUC) determina que existe una declaratoria de utilidad pública vigente, que debe ser exigida y cumplida, para el trazado exacto de la vialidad en cuestión. Y que el Titular debe considerar la ejecución de las caletas oriente y poniente de la vía en el 100% del Proyecto y en particular del área habitacional, en igual estándar que el propuesto para las áreas habitacionales de la comuna de Maipú.

- **San Pedro.** Con el PRC de Pudahuel, mediante el “Plano PRCP-V-EP-2 Vialidad y Espacio Público”, entró en vigencia la Apertura, de la vía colectora P21 con un ancho total de 60 metros. Sin embargo, la propuesta del titular no la considera como tampoco es concordante con el trazado del PRC de Pudahuel.
- **Laguna Sur.** Con el PRC de Pudahuel, mediante el “Plano PRCP-V-EP-2 Vialidad y Espacio Público” entró en vigencia la Apertura, de la vía colectora P22C con un ancho total de 40 metros. Sin embargo, la propuesta del titular no la considera como tampoco es concordante con el trazado del PRC de Pudahuel.

Asimismo, la I. Municipalidad de Pudahuel se refirió a la segregación y al aislamiento del territorio comunal que supone el Proyecto que omite la accesibilidad de esta zona residencial e incumple con las conexiones viales vigentes en el PRC de Pudahuel, fijadas en base a un Estudio de Capacidad Vial, y que son necesarias para dar accesibilidad al área residencial de manera que “se estaría afectando de modo irreversible la movilidad de la población futura del sector, obstruyendo y restringiendo la libre circulación y aumentando significativamente los tiempos de desplazamiento como consecuencia del Proyecto”; agregando que los objetivos ambientales y los Criterios de Desarrollo Sustentables aprobados por la Evaluación Ambiental Estratégica, estaban siendo “vulnerados irreversiblemente por la propuesta del Titular”.⁹⁻¹⁰

Finalmente, la I. Municipalidad de Pudahuel solicitó al Titular justificar el emplazamiento de cierta infraestructura del Proyecto que se encontraría prohibida por los usos de suelo del lugar¹¹ (esta observación también fue realizada por Secretaría

⁹ La tramitación del PRC de Pudahuel incorporó un proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, iniciado por Memorandum N°58 de 2015 de la Secretaría Ministerial de Medio Ambiente, en este la I. Municipalidad de Pudahuel informó acerca de los criterios de sustentabilidad y de los objetivos ambientales a los Organismos del Estado convocados en el proceso. A juicio del ente edilicio, lo anterior es relevante porque “el hecho de haberse efectuado el proceso de EAE, da cuenta del eminente contenido ambiental del PRCP y de la innegable influencia de aspectos ambientales en la determinación de sus normas definitivas”.

¹⁰ El proceso de Evaluación Ambiental Estratégica del PRCP fue concluido positivamente como consta en el Decreto Alcaldicio N°003654, de 12 de agosto de 2019, comunicado al Secretario Ministerial Metropolitano de Medio Ambiente a través del Ordinario N°25042 del 10 julio de 2020. Conforme al citado Decreto Alcaldicio N°003654 los objetivos ambientales del Anteproyecto del PRCP son (punto N°12, Informe Ambiental Complementario, EAE del PRCP):

“a) Mitigar la exposición a la contaminación acústica proveniente de la actividad aeroportuaria a través de la generación de una zonificación que sea compatible con el rol mixto residencial que predomina en el área urbanas y

b) Mejorar los niveles de calidad socioambiental y de vida urbana mediante la implementación de una red de infraestructura verde en el área urbana aumentando la superficie de suelo destinados a áreas verdes y espacio público.”

Y los Criterios de Desarrollo Sustentable son (punto N°12, Informe Ambiental Complementario, EAE del PRC de Pudahuel):

“a) Valor Natural y Paisajístico: Mantener el valor natural paisajístico y generar conexiones entre el valor natural del Río Maipo y las áreas urbanas consolidadas, a través de la generación de un sistema de áreas verdes y espacio público.

b) Identidad mixta residencial: Conservar el rol residencial de área urbanas localizar equipamientos y servicios al interior del área urbana y localizar usos de suelo destinados a actividades productivas en sectores alejados de las zonas residenciales”.

¹¹ Edificaciones de apoyo a la obra vial denominadas “Infraestructura para la operación”, entre otros, bodegas, zonas de acopio de residuos y planta de tratamiento de aguas servidas, ubicadas en el sector Callejón de Los Perros (tramo 3), de la comuna de Pudahuel, equivalentes a una superficie de 0,83 hectáreas. Las edificaciones se emplazarían en la Zona M del PRC de Pudahuel que prohíbe el uso de suelo de Infraestructura y actividades productivas (artículos 3.3.71 4.9 y 11 transitorio de la Ordenanza del PRMS en relación con el artículo 2.1.29 de la OGUC).

Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo)¹² y la concurrencia de ciertos permisos ambientales sectoriales.¹³

12. Por su parte, la I. Municipalidad de Maipú, a través del Oficio Ordinario N°01419 de 8 de abril de 2022, que se pronuncia sobre el EIA, exigió a la Concesionaria, entre otros, establecer canales claros y formales de comunicación y manifestó su rechazo al Proyecto “toda vez que no se subsanen las observaciones” fundamentadas en el análisis de los efectos, características y/o circunstancias descritos en el artículo N° 11 de la Ley N°19.300, en especial énfasis del literal c) correspondiente a reasentamiento de comunidades.
13. Todo lo anterior, consta en el Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto (“ICSARA”), de 23 de mayo de 2022, que contiene las observaciones generadas en virtud de la revisión del EIA.
14. La respuesta del Titular al ICSARA se expresó en la Adenda de 29 de septiembre de 2023.¹⁴ Esta Primera Adenda al EIA del Proyecto, como el Anexo PAC, abordó de manera incompleta, imprecisa y reiterativa las observaciones de Sociedad Agrícola Pebe Limitada. Lo anterior, consta de la mera lectura de las respuestas a las consultas contenidas en los puntos 6.1, 6.2 y 6.3 de la Adenda.

De esta manera, frente a los cuestionamientos formulados por mi representada y la I. Municipalidad de Pudahuel, la respuesta de la Concesionaria fue que en tanto por tratarse de “camino público concesionado”, el Proyecto no estaba sujeto a dar cumplimiento a los IPT. De esta manera, frente al cuestionamiento de la ubicación de edificaciones no compatibles con el uso de suelo del PRCP (Punto 6.1, Adenda):

“mediante Decreto 729 Exento, del año 200 [sic], actualizado por Decreto N°143 del 09 de enero del 2023 del MOP. Se añadió a los caminos públicos administrados por este Ministerio [MOP] “el Sistema vial que interconecta Camino a Valparaíso Ruta 68 (E5.P) Ruta 78 Autopista del Sol (E19.S) a través de: “ajuste de trazado de Costanera Interior (T48.P), Costanera Norte Zanjón de la Aguada (T10.P) y Cuatro Poniente (T14.P)”, se declaró camino público al sistema Vial que interconecta el Camino a Valparaíso, Ruta 68 (E5P), Ruta 78 Autopista del Sol (E19S), a través de ajuste de trazado de Costanera Interior (T48P), Costanera Norte Zanjón de La Aguada (T10P) y Cuatro Poniente (T14P), por lo que la vía pasa a ser administrado por la Dirección de Vialidad del MOP a contar de dicha fecha. Posteriormente, en agosto de 2017, ratifica lo anterior mediante el DS N° 903, respecto de la declaración de camino público.”

Y lo reitera en las respuestas inmediatamente siguientes (Punto 6.1, Adenda):

“Tal como fue indicado en las respuestas a las consultas 6.1 y 6.2 del presente Anexo PAC, en efecto, mediante Decreto 7293 Exento, del año 200, actualizado por Decreto N° 143 del 09 de enero del 2023 del MOP. Se añadió a los caminos públicos camino público al sistema Vial (...)”

En la misma línea, la Concesionaria expuso sobre la supuesta competencia del MOP para definir trazados viales que, en caso de conflicto con un IPT, siempre se resolvería a favor de lo señalado por el organismo. De esta manera:

“La competencia exclusiva y excluyente para determinar la planificación de un camino público está radicada en el Ministerio de Obras Públicas el que, de conformidad con el artículo 1 de su Ley Orgánica (...) El cumplimiento entonces de la normativa urbanística, en las obras de infraestructura que ejecuta el Estado, solamente es de competencia del MOP y que si existiera algún conflicto con algún instrumento de

¹² Oficio N°239 de la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo de 24 de marzo de 2022.

¹³ Permisos ambientales sectoriales N°132, N°138, N°140, N°142 y N°148.

¹⁴ Ver Puntos 1.3.14; 1.3.15, 1.3.15 12.6, 13 y 15 del ICSARA.

planificación territorial, el conflicto se resuelve, como ha señalado la normativa antes referida y la doctrina, atendiendo a la competencia de la administración activa que es el MOP (...)”.

Todo lo anterior, sin ningún fundamento para descartar las exigencias legales de los IPT y la LGUC. La Adenda igualmente adolece de respuestas imprecisas, oscuras y contradictorias. A modo ejemplar, sobre la normativa aplicable, el Titular indica en la Adenda que el trazado de “se añadió a los caminos públicos al sistema vial que interconecta el camino a Valparaíso”, pero luego indica que el trazado es una definición del MOP (Punto 6.1). De la respuesta del Titular no es posible establecer si la vía que se pretende ejecutar corresponde a un trazado existente en el PRMS que se “añade” al sistema de caminos públicos o a un trazado nuevo definido por el MOP. Asimismo, el Titular indica que la SEREMI MINVU, el año 2022, habría dado su conformidad al trazado de conexión vial,¹⁵ pero a inmediata continuación indica que la competencia exclusiva y excluyente para determinar la planificación de un camino público es del MOP (Punto 6.3, Adenda):

“mediante Ord. N° 1451 de fecha 01.09.2022 la SEREMI VU RM, dio su conformidad respecto del trazado definitivo al proyecto de conexión vial. La competencia exclusiva y excluyente para determinar la planificación de un camino público está radicada en el Ministerio de Obras Públicas”.

15. Seguidamente, se efectuaron los pronunciamientos a la Adenda de los órganos de la Administración (que son consistentes con la falta de suficiencia del contenido de la Adenda que acusa esta presentación).

La I. Municipalidad de Pudahuel a través de Oficio Ordinario N°4311, de 3 de noviembre de 2023, que remite observaciones a la Adenda del EIA, emitió un informe desfavorable **“considerando como aspecto basal que el Titular de Proyecto incumple los Instrumentos de Planificación Territorial aplicables y vigentes”**.

Por su parte, la I. Municipalidad de Maipú, a través del Oficio Ordinario N°04032 de 26 de octubre de 2023, que se pronuncia sobre la Adenda del EIA del Proyecto, se pronuncia en rechazo, teniendo en consideración que la Adenda “carece de información relevante o esencial para su evaluación”.

16. El 22 de diciembre de 2023, Sociedad Agrícola Pebe Limitada presentó Observaciones PAC a la Adenda, entre otras, insistiendo en la disconformidad del Proyecto con los IPT.
17. Luego, el 13 de septiembre de 2024, el Titular presentó una Adenda Complementaria respecto de la cual se expresaron objeciones en los Pronunciamientos de los órganos de la Administración.

18. La I. Municipalidad de Pudahuel a través de Oficio Ordinario N°4084, de 17 de octubre de 2024, que remite observaciones a la Adenda Complementaria del EIA, emitió un informe **desfavorable reiterando el incumplimiento de los IPT**.

La I. Municipalidad de Maipú, a través del Oficio Ordinario N°04108 de 7 de octubre de 2024, que se pronuncia sobre la Adenda Complementaria del EIA, manifestó su rechazo y observó la imposibilidad de descartar los efectos del artículo 11 de la Ley N°19.300.

19. Finalmente, con fecha 19 de diciembre de 2024, el Titular presentó una Adenda Excepcional. Esta a su vez, contiene el Anexo 4.A, “Actualización Plan de Cumplimiento de la Legislación Ambiental Aplicable”, que identifica, en el Punto 9.1.2.12, respecto de la Normativa de carácter específica aplicable al Proyecto y

¹⁵ Esto es, una conformidad que se requiere para establecer o modificar trazados en el contexto de los planes reguladores.

específicamente para el elemento suelo, el PRMS conforme su última modificación del año 2019.¹⁶

En el citado Punto 9.1.2.12 (Página 89 y ss. del Anexo), el Titular reitera respuestas de las adendas precedentes y señala que “la vialidad propuesta se encuentra contemplada en el Instrumento de Planificación Regional, en lo particular sobre la vialidad del Plan Regulador Metropolitano de Santiago”. Como veremos, esta afirmación no es cierta (el trazado del Proyecto es claramente distinto del trazado definido por el PRMS). Asimismo, el Titular refiere pronunciamientos del MINVU del año 2023 para sostener una especie de adecuamiento normativo que no es tal, pues los citados pronunciamientos sólo dan cuenta de cuestiones en trámites (no vigentes o vinculantes).¹⁷

20. Conforme lo anterior, se realizaron pronunciamientos de los órganos de la Administración. El de la I. Municipalidad de Pudahuel a través de Oficio Ordinario N°539, de 16 de enero de 2025, fue desfavorable al Proyecto por incumplimiento de los IPT vigentes.

ii. ICE, aprobación del Proyecto y notificación de la RCA.

21. Por disposición de la ley, el expediente de evaluación ambiental debe contener “todos y cada uno de los antecedentes de la evaluación del proyecto que servirán de fundamento a las decisiones que la autoridad ambiental adopte durante el proceso de evaluación ambiental”.¹⁸

Concretamente, el artículo 9° bis de la Ley N°19.300 norma que el Informe Consolidado de Evaluación (“ICE”) debe contener: “la evaluación técnica de las observaciones planteadas por la comunidad y los interesados”. A su vez, los artículos 29 y 30 bis de la misma ley, disponen que “*El Servicio de Evaluación Ambiental considerará las observaciones como parte del proceso de calificación y deberá hacerse cargo de éstas, pronunciándose fundadamente respecto de todas ellas en su resolución*” y que este “*pronunciamiento deberá estar disponible en la página web del servicio con a lo menos cinco días de anticipación a la calificación del proyecto*”.¹⁹

22. Entre los Pronunciamientos de los órganos de la Administración al ICE, la I. Municipalidad de Maipú, a través del Oficio Ordinario N°01467 de 3 de marzo de 2025, que se pronuncia sobre el ICE, manifiesta su rechazo al Proyecto indicando que este sumará diversos impactos ambientales a los vecinos de la comuna, tales como la alteración de los ecosistemas presentes en el trazado.²⁰ También indicó, que las observaciones realizadas durante la evaluación ambiental del proyecto, que no fueron consideradas, son de vital importancia, para descartar efectos negativos en el territorio. Entre otros, la entidad edilicia acusó que el Proyecto aumentaría el efecto sinérgico sobre los componentes del territorio, toda vez que en proceso de evaluación ambiental del Proyecto, la falta de consideración de las observaciones atinentes al mismo, específicamente respecto de las conexiones viales presentes en la comuna, la afectación a los componentes del medio ambiente, la afectación a la población aledaña en el área de influencia del proyecto y la afectación al proceso de declaratoria de humeral urbano Río Mapocho (qué podría verse afectado por la implementación del Proyecto).

¹⁶ Esto es, la Resolución N°20 de 1994, que Aprueba el Plan Regulador Metropolitano de Santiago, modificada por última vez mediante Resolución N°50 de 2019, que Aprueba la Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

¹⁷ El Titular indica que “En el Anexo 1.R.1 de la Adenda ingresada a trámite en septiembre de 2023, fueron entregados los Ord 1451 y Ord 5456 (MINVU)”. Punto 9.1.2.12, Página 92, Anexo 4.A, “Actualización Plan de Cumplimiento de la Legislación Ambiental Aplicable”, Adenda Extraordinaria.

¹⁸ Oficio Ordinario D.E. N°130528 del Director Ejecutivo del SEA, que imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

¹⁹ Por último, la misma norma dispone que cualquier persona cuyas observaciones “no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental” podrá presentar recurso de reclamación.

²⁰ La Corporación también refiere la generación de material particulado, gases de combustión, ruido y junto con ello, la alteración significativa de los sistemas de vida y sus costumbres.

23. Finalmente, el 3 de marzo de 2025, la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana acordó votar favorablemente el Proyecto y, el 4 de abril de 2025, la RCA N°202513001106/2025, que califica ambientalmente favorable el Proyecto, fue publicada en el Diario Oficial.

III. ANÁLISIS DEL PROYECTO APROBADO POR LA RCA CON IPT.

i. Proyectos viales e instrumentos de planificación territorial.

24. El acelerado crecimiento de las ciudades han vuelto necesaria la creación de instrumentos legales y técnicos vinculantes para la planificación de las sociedades.²¹
25. El marco legal de la planificación urbana en Chile se encuentra establecido por la Ley General de Urbanismo y Construcciones (“LGUC”). En específico, la Planificación Urbana es regulada por el Título III de la LGUC. En ese contexto, el artículo 28 de la LGUC establece por su parte, que: *“La planificación urbana se efectuará en tres niveles de acción, que corresponden a tres tipos de áreas: nacional, intercomunal y comunal”*; agregando, su inciso 2 que: *“Cada instrumento de planificación urbana tendrá un ámbito de competencia propio en atención al área geográfica que abarca y a las materias que puede regular, en el cual prevalecerá sobre los demás”*.
26. La LGUC detalla los procedimientos administrativos por los que se ejecuta la planificación urbana en nuestro país y que son encabezados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (a través de la Secretaria Regional Ministerial, respectiva) o la Municipalidad correspondiente, según se trate de planificación intercomunal o comunal, respectivamente.
- Por su parte, desde la aprobación en el año 2010 de la Ley N°20.417, que Crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente, la planificación urbana está sujeta superar un procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Conforme su definición legal, esta última corresponde a: *“el procedimiento realizado por el Ministerio sectorial respectivo, para que se incorporen las consideraciones ambientales del desarrollo sustentable, al proceso de formulación de las políticas y planes de carácter normativo general, que tengan impacto sobre el medio ambiente o la sustentabilidad, de manera que ellas sean integradas en la dictación de la respectiva política y plan, y sus modificaciones sustanciales”* (LBGMA, artículo 2, letra i bis).
27. Uno de los aspectos fundamentales de toda ciudad es la existencia de redes que permitan las comunicaciones entre sus habitantes. Para ese efecto, se utilizan bienes nacionales de uso público urbanos, típicamente calles que configuran el espacio público urbano y que permiten circular.
28. Desde el punto de vista del uso de suelo, la obras de vialidad se vinculan con el uso de suelo “espacio público” (Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, artículo 2.1.30). El uso de suelo “espacio público”, constituye, conjuntamente con los usos “Residencial”, “Equipamiento”, “Actividades Productivas”, “Infraestructura”, “Espacio Público” y “Área Verde”, uno de los seis tipos de uso definidos por el artículo 2.1.24 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (“OGUC”), para las actividades regulables por los instrumentos de planificación territorial.
29. La LGUC, mandata a los instrumentos de planificación urbana para establecer los trazados de las circulaciones, plazas y parques. En ese contexto los artículos 28 bis

²¹ Ver: Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE). (2022). *Instrumentos de Ordenamiento Territorial: Marco Normativo y Desafíos*. Gobierno de Chile. Disponible en: [https://www.subdere.gov.cl/].

LGUC,²² 37 bis LGUC,²³ 45, inciso 2 N°2,²⁴ y 51 LGUC,²⁵ disponen que la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda o las municipalidades, según corresponda, fijen el trazado de los espacios de tránsito por los que se realizarán circulaciones de tránsito al interior del área normada por el IPT.

Por su parte, según lo establecido por el artículo 2.3.1 de la OGUC **la red vial pública será definida en los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes**, fijando el trazado de las vías y su ancho, medido entre las líneas oficiales, lo que se graficará en el plano respectivo.²⁶

Finalmente, conforme al artículo 59 de la LGUC, los terrenos destinados a circulaciones, plazas y parques en los planes reguladores comunales, planes reguladores intercomunales y planes seccionales, se encuentran afectos a utilidad pública; incluidos sus respectivos ensanches.

²² LGUC, artículo 28 bis: “(...) A través de planos de detalle podrá fijarse con exactitud los trazados y anchos de los espacios declarados de utilidad pública en los planes reguladores comunales, seccionales o intercomunales, siempre que no los modifiquen”.

Los planos de detalle serán elaborados por el municipio o por la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, según especifiquen planes de nivel comunal o intercomunal. Cuando los confeccione el municipio deberá solicitar un informe a la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo respectiva sobre el proyecto de plano, y cuando los elabore esta última, deberá requerir informe de los municipios afectados. Si el informe no se emite dentro de quince días hábiles contados desde su recepción se entenderá que no hay observaciones, salvo que la autoridad correspondiente solicite, dentro de dicho plazo, una prórroga por igual periodo.

Con el mérito de todos estos antecedentes, y un informe que justifique la propuesta y su consistencia con el instrumento especificado, el proyecto será sometido a la aprobación del concejo municipal, si se trata de planes comunales o seccionales, o a la del consejo regional, en el caso de los planes intercomunales. Los planos serán promulgados por decreto alcaldicio o resolución del intendente, según sea el caso.

²³ LGUC, artículo 37 bis: “Podrán aprobarse enmiendas a los planes reguladores intercomunales cuando se trate de modificaciones que no sean sustantivas y recaigan en disposiciones relativas al ámbito de competencia propio de estos instrumentos, dentro de los márgenes y de acuerdo al procedimiento simplificado que establezca la Ordenanza General, el que en todo caso deberá contemplar una consulta a las municipalidades correspondientes y un proceso de consulta pública.

Tratándose de modificaciones en los trazados de las vías intercomunales, será necesario un informe favorable de la autoridad regional o metropolitana competente en materia urbanística”.

²⁴ LGUC, Artículo 45: Las modificaciones al Plan Regulador Comunal se sujetarán, en lo pertinente, al mismo procedimiento señalado en el artículo 43.

Sin embargo, respecto de las enmiendas que incidan en las materias que se indican a continuación, las municipalidades aplicarán lo dispuesto en los numerales 1 al 6 del inciso segundo del artículo 43 y en los incisos tercero a quinto del mismo artículo y, una vez aprobadas tales enmiendas por el concejo, serán promulgadas por decreto alcaldicio: (...) 2.- Ajustes en los trazados de los pasajes y de las vías locales o de servicio que tengan un informe favorable de la autoridad regional o metropolitana competente en materia urbanística.

²⁵ LGUC Artículo 51°: Los trazados de los Planes Reguladores Comunales se realizarán por el municipio mediante; (a) las expropiaciones derivadas de la declaración de utilidad pública contenida en el artículo 59°; (b) las adquisiciones hechas en licitación pública o compra directa por la Municipalidad, de acuerdo con su Ley Orgánica. En el caso de compra directa, el precio no podrá exceder de la tasación respectiva que efectúe la Dirección de Obras Municipales. Para estas adquisiciones, no regirá lo dispuesto en el artículo 49° de la ley N° 17.235, y (c) las cesiones de terrenos que se urbanicen, de acuerdo con las disposiciones de esta ley y su ordenanza general.

²⁶ OGUC. Artículo 2.3.1. La red vial pública será definida en los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes, fijando el trazado de las vías y su ancho, medido entre líneas oficiales, lo que se graficará en el plano respectivo.

Para los fines previstos en el inciso anterior, los citados instrumentos definirán las vías conforme a la clasificación y a los criterios que disponen los artículos 2.3.2. y 2.3.3. de este mismo Capítulo, pudiendo asimilar las vías existentes a las clases señaladas en dichos artículos aun cuando éstas no cumplan los anchos mínimos o las condiciones y características allí establecidos.

En cada caso, los Planes Reguladores Comunales o Seccionales deberán considerar, además de las disposiciones técnicas propias de la ingeniería de tránsito, los conceptos urbanísticos que guían el desarrollo de los distintos sectores de las comunas y sus barrios, las características de las actividades urbanas que se emplazan en los bordes de las vías y la dotación de infraestructura prevista.

Para efectos de la aplicación del artículo 2.1.36. de esta Ordenanza, en los casos en que el Plan Regulador no haya clasificado la totalidad de la red vial pública, se aplicarán supletoriamente los criterios que se establecen en el artículo 2.3.2. en lo relativo a anchos mínimos de sus calzadas pavimentadas y distancia entre líneas oficiales. Dicha información deberá ser consignada en el Certificado de Informaciones Previas.,

De conformidad al artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo se considerarán franjas afectas a utilidad pública los terrenos definidos como vías en la Ordenanza del Plan Regulador Comunal o Intercomunal, y graficados en sus respectivos planos.

30. En conclusión, hoy en día existe una estrecha relación entre los proyectos de vialidad y los IPT que incorporan distintas consideraciones sociales, a través de procesos de participación ciudadana, así como criterios medioambientales, a través de la Evaluación Ambiental Estratégica. Los IPT proyectan las ciudades a futuro, aseguran que el desarrollo sea sostenible y respete el interés común y no solo intereses privados.²⁷
31. De lo anterior, forzosamente tiene que concluirse que **las obras de vialidad que se desarrollen en sectores regulados por IPT deben respetar las definiciones establecidas por estos últimos en la materia.**

En efecto, a diferencia de lo que sucede, con las redes y trazados de infraestructura referidas en el artículo 2.1.29 de la OGUC, que se entienden “siempre admitidos”, las redes viales deben respetar las definiciones que, a su respecto, se adopte en materia de planificación urbana. Y es que en presencia, como se señaló, de procedimientos específicos para la definición de las redes viales urbanas, carecería de sentido admitir que esas vías pudieran definirse en un procedimiento ad-hoc al establecido en la LGUC.

32. En definitiva el desarrollo vial de Chile, exige que los trazados de vialidad se integren armónicamente al trazado y a los criterios de conectividad establecidos en los planes reguladores. Justamente, los IPT son producto de procedimientos (que incluyen participación ciudadana y EAE) que buscan promover el desarrollo urbano integral. El respeto de los IPT garantiza la fluidez del tránsito, la conectividad entre los barrios y las ciudades y la adecuada provisión de servicios urbanos (agua, luz, transporte, etc.), entre otros.

ii. Inconsistencia del Proyecto con el PRMS

33. Por Resolución N°77, de 20 de julio de 2017, la Dirección General de Obras Públicas del MOP, aprobó las Bases de Licitación de la obra pública fiscal “Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” a ejecutar por el Sistema de Concesiones.²⁸ Posteriormente, el Proyecto fue adjudicado a la Concesionaria mediante Decreto Supremo de 5 de marzo de 2018 publicado en el Diario Oficial el 21 de abril de 2018.²⁹
34. Según se ha indicado, el Proyecto, consiste en la concesión de la conexión vial entre la Ruta 78 (Autopista del Sol) y la Ruta 68 (Autopista Santiago-Valparaíso).

Específicamente, la citada autopista se proyecta en el sector poniente de la ciudad de Santiago entre las comunas de Maipú y Pudahuel, pertenecientes a la Región Metropolitana, y consiste en una vía expresa de 9,2 km de longitud aproximada, construida en doble calzada con tres pistas unidireccionales, separadas por una mediana y con una velocidad de diseño máxima de 120 km./h., que unirá la Ruta 78 con la Ruta 68.³⁰

²⁷ En el antiguo Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental chileno, los IPT debían someterse a evaluación ambiental como cualquier proyecto productivo, pero el año 2010, la Ley N° 19.300 fue modificada por la Ley N° 20.417, que introdujo un nuevo instrumento de gestión ambiental denominado Evaluación Ambiental Estratégica: “(...) el procedimiento realizado por el Ministerio sectorial respectivo, para que se incorporen las consideraciones ambientales del desarrollo sustentable al proceso de formulación de las políticas y planes de carácter normativo general, que tengan impacto sobre el medio ambiente o la sustentabilidad, de manera que ellas sean integradas en la dictación de la respectiva política y plan, y sus modificaciones sustanciales” (Ley N°20.417, 2010).

²⁸ Tomadas de Razón por Contraloría General de la República (“CGR”) el 6 de septiembre de 2017. Luego, el llamado a licitación se efectuó el 12 de septiembre de 2017. Un detalle de la cronología del concurso se encuentra disponible en el sitio web del MOP: [<https://concesiones.mop.gob.cl/project/concesion-conexion-vial-ruta-78-hasta-ruta-68/>].

²⁹ Ver sitio web del MOP. Disponible en [<https://concesiones.mop.gob.cl/project/concesion-conexion-vial-ruta-78-hasta-ruta-68/>].

³⁰ Ídem.

35. Al ubicarse dentro de los límites urbanos definidos por el PRMS, la conexión vial entre la Ruta 78 (Autopista del Sol) y la Ruta 68 se encuentra regulada por el PRMS, por el PRC de Pudahuel y por el Plan Regulador Comunal de Maipú, respectivamente.

En concreto, la interconexión de la Ruta 78 con la Ruta 68 se encuentra regulada por la Resolución N°153 del Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago, de 26 de noviembre de 2013, que Modificó el Plan Regulador Metropolitano de Santiago.³¹ Entre otras, la resolución antes referida definió el trazado de la vía Costanera Interior (T48P) para el PRMS.³² Así, el PMRS (conforme esta modificación 2013) incorporó una vía troncal denominada T48P, al poniente del Inmueble propiedad de Sociedad Agrícola Pebe Ltda. La Imagen 3 grafica el trazado contemplado en la resolución antes indicada, en relación con el lugar donde se ubica el Inmueble propiedad de Sociedad Agrícola Pebe en la comuna de Pudahuel.

³¹ Establecido por Resolución N°20 del Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago, de 6 de octubre de 1994, que Aprueba el Plan Regulador Metropolitano de Santiago. El PRMS, está conformado por las disposiciones de carácter permanente y/o transitorio contenidas en la Ordenanza PRMS y por diversos planos. Ver: Slidesshare PRMS. Disponible en: [Slideplan-regulador-metropolitano-santiago-prms-ordenanza].

³² La vía se incorpora en la modificación denominada “MPRMS100” de la Resolución N°153. En la denominación “vía Costanera Interior (T48P)”, T significa vía troncal, 48 es el código y P significa que la vía esta proyectada por el PRMS.

Imagen 3. Trazado Vía Troncal T48P PRMS³³



Como se advierte de la Imagen 3, el trazado definido en el PRMS para la vía Troncal T48P no pasa por el terreno de Sociedad Agrícola Pebe Limitada sino por predios ubicados al poniente del inmueble; y en los que actualmente se encuentran construido un recinto de Bodegas San Francisco. Por su parte, al poniente del trazado de la Avenida Costanera Interior, se encuentra el sector reservado por el PRMS para el Parque Metropolitano de Santiago asociado a la ribera del Río Mapocho.

36. Por Decreto Exento N°903, de 17 de agosto de 2017, del MOP, que Modifica el Decreto Supremo N°729, de 28 de agosto de 2008, del MOP que declara caminos públicos en las áreas urbanas de la Región Metropolitana de Santiago, a las calles o avenidas que indica (“DS N°903” y “DS N°729”),³⁴ el MOP agregó, al numeral 3° “Metrópoli de Santiago”:

*“Sistema vial que interconecta Camino a Valparaíso Ruta 68 (E5.P) Ruta 78 Autopista del Sol (E19.S), **a través de ajuste de trazado** de Costanera Interior (T48.P), Costanera Norte Zanjón de la Aguada (T10.P) y Cuatro Poniente (T14.P)”³⁵⁻³⁶.*

Por su parte, el DS N°903 determinó expresamente que en las áreas urbanas la declaración de camino público del ajuste de trazado de Costanera Interior T48 P, entre otras vías, están sujetas a las disposiciones de la Ley general de Urbanismo y Construcciones y su ordenanza, y de los Planes Reguladores, conforme a lo determinado por la Contraloría General de la República en el Dictamen N°5.207, de 2001, entre otros.

37. En lo que importa a efectos del presente reclamo, y como se advierte en la Imagen 4 el ajuste formulado por el DS N°903 incorporó un cambio relevante en el trazado de la avenida Costanera Interior en el sector del Inmueble propiedad de Sociedad Agrícola Pebe Limitada.

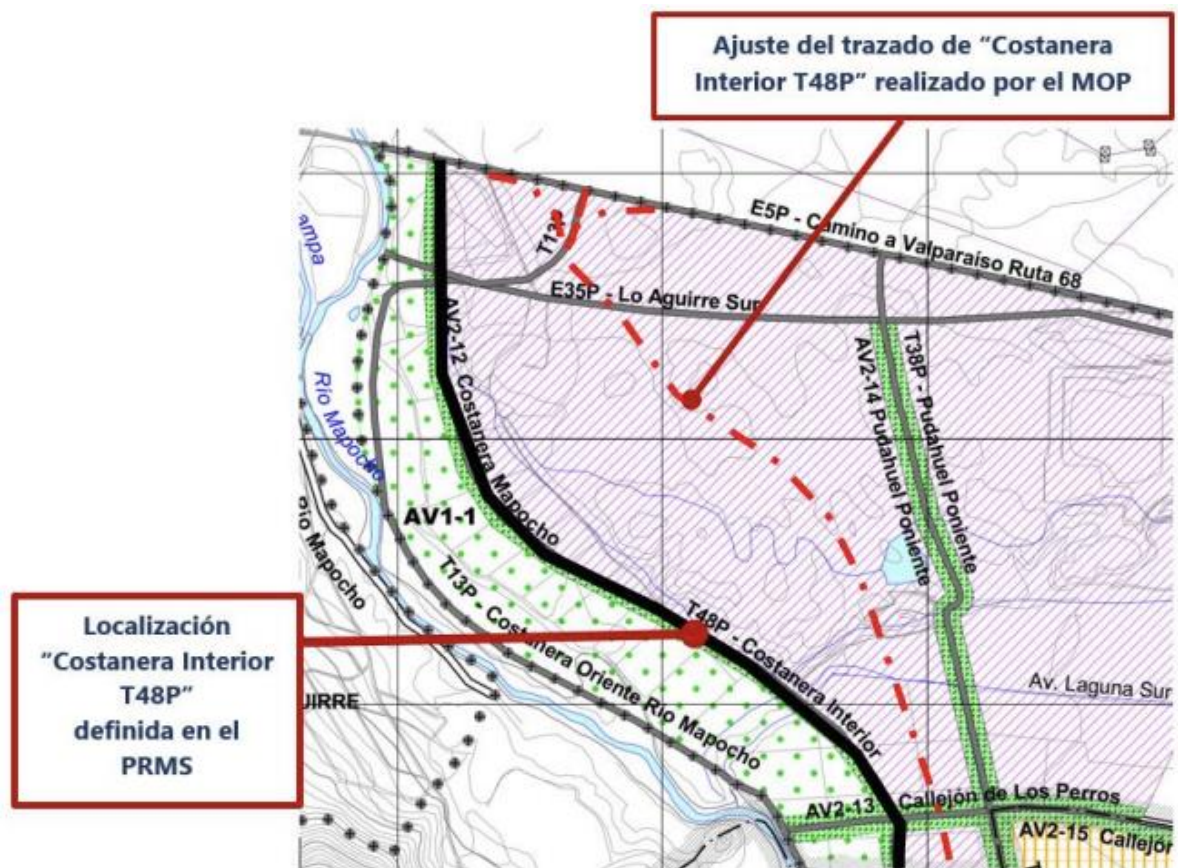
³³ Fuente. Informe N°1582966, titulado “Revisión del trazado vial del proyecto Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68 elaborado por DICTUC UC con fecha 25 de junio de 2022.

³⁴ En su numeral 2°, el DS 729 establece: “Declárense Caminos Públicos en la Región Metropolitana de Santiago todos los tramos urbanos ubicados en los centros poblados, pueblos y ciudades, de las siguientes rutas: (...)”. El DS 729, fue modificado el año 2013, 2014 y 2015. Y luego, en lo que importa al caso en comento, el año 2017.

³⁵ En otras palabras, el DS 903, declaró como caminos públicos el Sistema Vial que interconecta camino Camino a Valparaíso Ruta 68 (E5.P) Ruta 78 Autopista del Sol (E19.S). No declaró como camino público la Costanera Interior (T48P) definida en el PRMS, sino un trazado que corresponde a un “ajuste” de dicha vía troncal.

³⁶ El artículo final del DS 729 (versión modificada por el DS 903) establece que: “Las vías declaradas caminos públicos en el presente decreto sólo se considerarán como tales para los efectos de lo dispuesto en la legislación sobre caminos públicos, sin que por ello pierdan sus características de vías urbanas, sujetas a las disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, Plan Regulador Metropolitano de Santiago y Planes Reguladores Comunales o Seccionales, según corresponda”.

Imagen 4. Ajuste trazado DS 903 MOP Costanera Interior T48 P³⁷



El trazado definido por el MOP para la vía Troncal T48P atraviesa el terreno de Sociedad Agrícola Pebe Limitada dividiéndolo diagonalmente.

38. El ajuste de trazado contenido en el DS N°903 no ha sido incorporado al PRMS. Lo anterior, porque se encuentra pendiente de tramitarse el procedimiento administrativo establecido en la LGUC para que se formalice el ajuste de trazado. De esta manera, mientras no se tramite dicho procedimiento y exista una resolución de término, el único trazado definido para la Avenida Costanera Norte en el PRMS es el que está establecido en la Resolución N°153 del Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago, de 26 de noviembre de 2013; y que, según se indicó, es diferente al indicado por la Concesionaria para ejecutar su Proyecto.

En efecto, al margen de que el MOP aspire a que se formalice el ajuste de trazado asignado a la Av. Costanera Norte en el PRMS, lo anterior implica dar cumplimiento al procedimiento establecido por el artículo 36 de la LGUC para modificar un Plan Regulador Intercomunal o Metropolitano. Conforme este último, el organismo con facultades para elaborar una modificación de dicho IPT es la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (no el MOP) y, el Organismo que lo aprueba es el Gobierno Regional correspondiente.

Todo lo anterior en el marco de un procedimiento que contempla, entre otras instancias: **(i)** Formulación y consulta pública de la imagen objetivo; **(ii)** Elaboración de un anteproyecto; **(iii)** Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica; **(iv)** Proceso de Consulta Pública; **(v)** Elaboración de proyecto de modificación; **(vi)** Aprobación por parte del Gobierno Regional; **(vii)** Toma de razón de la Contraloría General de la República; y, **(viii)** Publicación en el Diario Oficial.

39. Por su parte, no obstante la exhortación contenida en el ICE para que la Concesionaria coordine y gestione con la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana una mesa técnica de trabajo que permita revisar un eventual ajuste de trazados del Instrumento de Planificación Territorial Metropolitano

³⁷ Fuente: Informe titulado “Informe normativo Resto Fundo Las Mercedes comuna de Pudahuel”, elaborado por la experta en urbanismo y arquitecto doña Oriana Foncea Jiménez, de fecha 10 de enero de 2022.

vigente, en los sectores comprometidos, lo cierto es que la incompatibilidad actual del Proyecto aprobado con el PRMS resulta insubsanable. En efecto, aún si el organismo decidiera avanzar con la modificación del PRMS debe superarse primero el procedimiento administrativo establecido por la legislación para tal efecto, incluidas las instancias de observaciones.

En definitiva, mientras no se cumplan con todas las instancias del procedimiento regulado por el artículo 36 de la LGUC, el ajuste del PRMS no tiene valor legal; y, en consecuencia, no es aplicable, debiendo evaluarse la legalidad de la RCA en base a los IPT vigentes al momento en que se otorgó.

Y aún en caso de que estas instancias terminaran tramitándose y culminando en la forma deseada por el MOP, no puede obviarse que nada de ello impediría que se declare la ilegalidad de un proyecto que, al momento de su evaluación, resultaba incompatible con el IPT aplicable.

iii. Inconsistencia del Proyecto con el PRC de Pudahuel

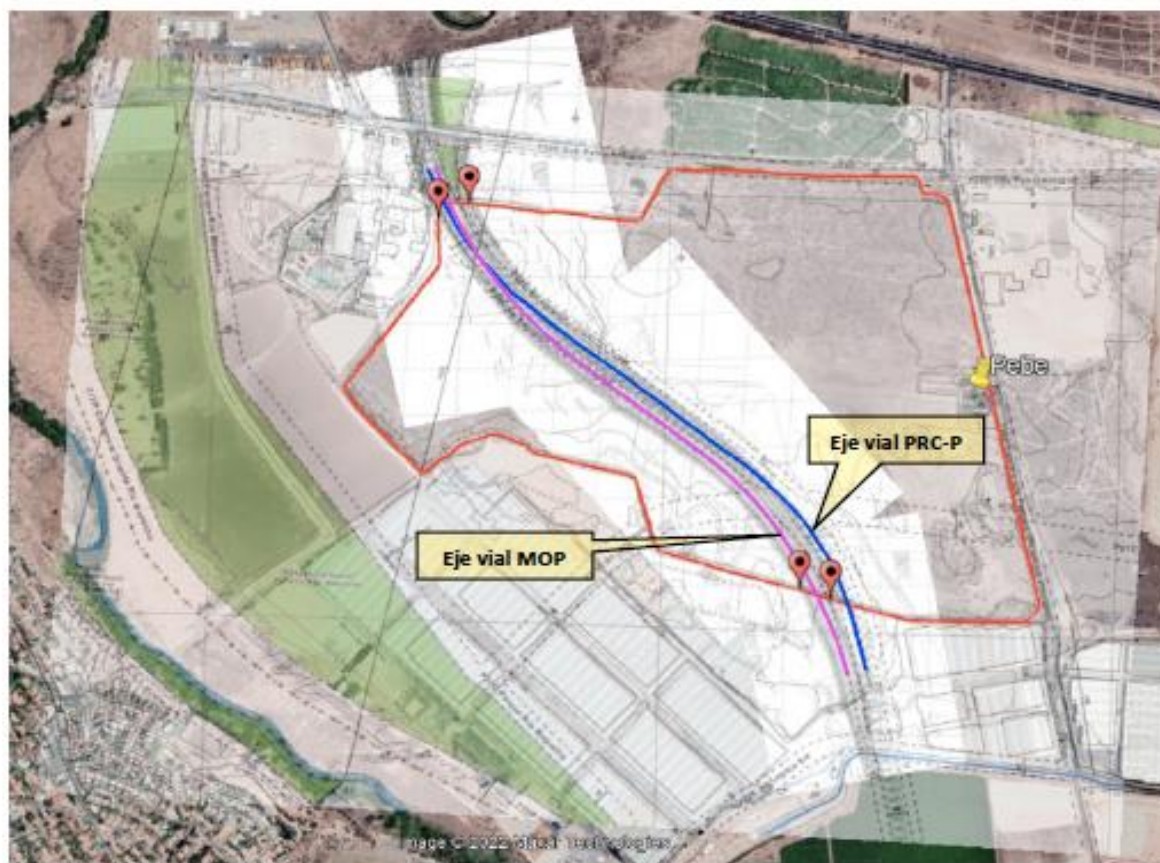
40. A la fecha de la dictación del DS N°903 por la que el MOP ajustó el trazado de la avenida Costanera Interior (17 de agosto de 2017), no existía un Plan Regulador Comunal de Pudahuel. Este último, fue aprobado por el Decreto Alcaldicio N°205, de 5 febrero de 2021.

De todas formas, y como queda de manifiesto de los antecedentes de la evaluación ambiental, el PRC de Pudahuel es anterior a que la Concesionaria sometiera el Proyecto a evaluación de impacto ambiental en el mes de enero de 2022.

41. El PRC de Pudahuel consideró diversos problemas habitacionales (escasez de viviendas, dificultades de accesibilidad y de carácter vial) que afectan la calidad de vida de los residentes de la comuna, objetivos ambientales y criterios de desarrollo sustentable.³⁸
42. En lo que importa a efectos del presente recurso de reclamación, y desde la perspectiva de la vialidad, el PRC de Pudahuel contempló un trazado particular para la prolongación de la Avenida Costanera Norte como vía colectora, distinto al contemplado por el PRMS. Ahora bien, en consideración a los usos de suelo establecidos, y la existencia en el sector de *Las Mercedes* del Parque Metropolitano Río Mapocho, el PRC de Pudahuel consideró vialidades adicionales y accesorias a la Avenida Costanera Norte; en especial, la habilitación de dos vías colectoras en dicho sector (al oriente y poniente de la Costanera Norte) así como una prolongación de la Avenida San Pedro. La *Imagen 5* ilustra el trazado establecido por el PRC de Pudahuel para la Avenida Costanera Norte y vialidad asociada en el sector Las Mercedes.

³⁸ Así consta en la Memoria Explicativa del PRCP. P. 14, 16, 17, 42. Ver pie de página N°9.

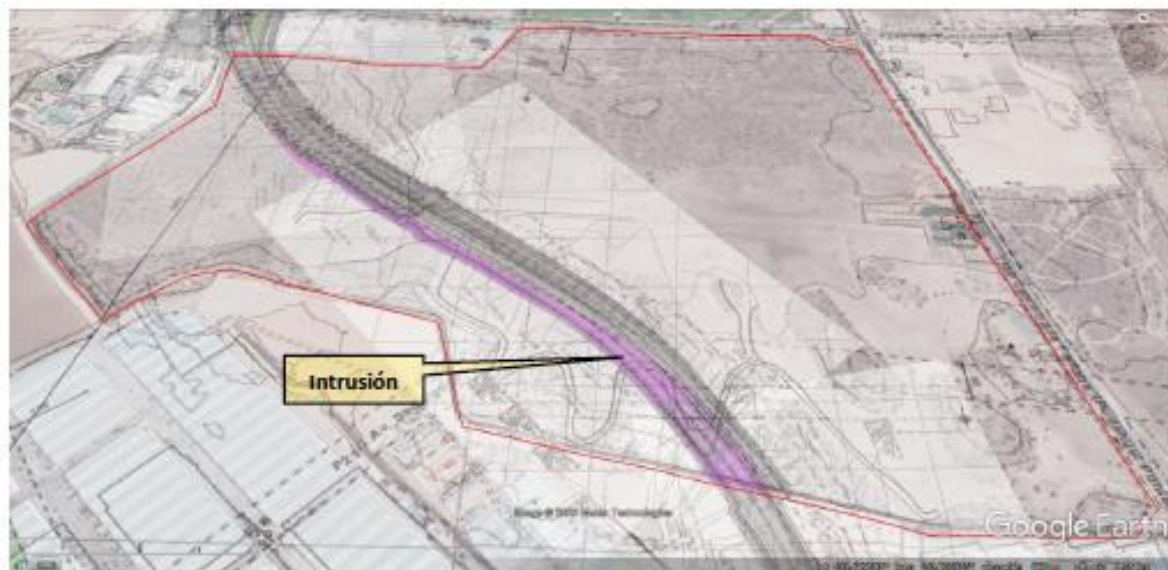
Imagen 6. Superposición opalescente planos del Proyecto y el plano de vialidad del PRC de Pudahuel⁴⁰



44. Como resulta de la imagen N°6, se constata que el eje del Proyecto está desplazado hacia el poniente respecto del eje del PRC de Pudahuel, en la mayor parte del trazado del predio propiedad de Sociedad Agrícola Pebe Limitada. En efecto, no obstante la intercepción de ambos ejes en el deslinde norte del predio, el eje del Proyecto está 19,3 metros al oriente del eje del PRC de Pudahuel (medidos sobre el deslinde); situación que se extingue 172 metros hacia el sur, punto donde se cruzan ambos ejes, quedando entonces el eje del Proyecto siempre al poniente -y en creciente separación- respecto del eje del PRC de Pudahuel.
45. El efecto de la desviación antes referida se grafica en la *Imagen 7* y que ilustra la intromisión continua equivalente a 3,01 hectáreas en el Inmueble propiedad de Sociedad Agrícola Pebe Limitada. Lo anterior implica que, como resultado de la ejecución del Proyecto, las obras de vialidad afectarán un sector que de acuerdo con dicho IPT está destinado para uso residencial. En consecuencia, existe una contradicción entre el Proyecto y el uso de suelo aplicable definido por el PRC de Pudahuel. La zona residencial afectada por el Proyecto se ilustra en color magenta en la *Imagen N°7*.

⁴⁰ Fuente. Informe N°1582966, titulado “Revisión del trazado vial del proyecto Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” elaborado por DICTUC UC con fecha 25 de junio de 2022.

Imagen 7. Superposición opalescente de los planos de expropiaciones del Proyecto MOP y plano de Vialidad del PRC de Pudahuel en su relación con el inmueble de la Sociedad Agrícola Pebe Limitada⁴¹



B. falta de ejecución de la trama vial contemplada por el PRC de Pudahuel y sus efectos.

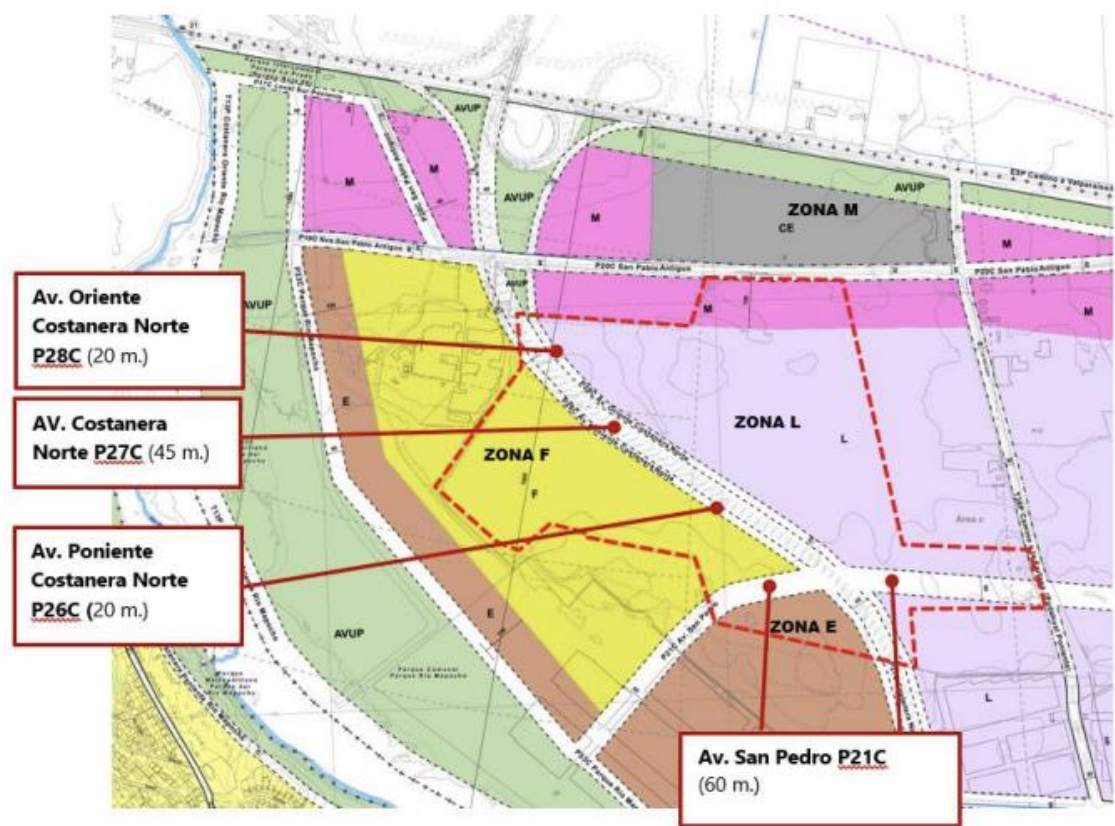
46. Según se ha venido indicado en forma reiterada, el sólo hecho de que el trazado del Proyecto aprobado por la RCA sea distinto al establecido en los IPT aplicables, hace imposible que el Proyecto pueda calificarse ambientalmente favorable. Esto último, porque existe una contradicción entre lo que aspira ejecutar la Concesionaria y los trazados definidos en los correspondientes IPT.
47. Ahora bien, además del desajuste existente entre el eje vial del Proyecto aprobado por la RCA impugnada y el PRC de Pudahuel, el Proyecto de la Concesionaria no cumple con la trama vial urbana establecida por ese instrumento, para generar una vinculación del Río Mapocho con la zona urbana de la comuna.⁴² Una parte importante de esa infraestructura, se encuentra proyectada en el inmueble propiedad de Sociedad Agrícola Pebe Limitada; ubicado en la ribera oriente del Río Mapocho en la comuna de Pudahuel.

Conforme puede revisarse en la *Imagen N°8* referida a la Vialidad establecida por el PRC de Pudahuel en el predio Sociedad Agrícola Pebe Limitada, junto con la autopista Costanera Norte (Vía Colectora P27C) el PRC de Pudahuel contempló la habilitación de una serie de obras viales de manera de evitar el aislamiento del sector poniente de la comuna. En ese contexto, en el sector del Inmueble de Sociedad Agrícola Pebe Limitada, se contempló la habilitación de dos caleteras, P26C (Av. Poniente Costanera Norte) y P28C (Av. Oriente Costanera Norte); y, de una vía colectora P21C (Av. San Pedro).

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid.

Imagen 8. Vialidad PRC de Pudahuel, predio Sociedad Agrícola Pebe Limitada⁴³



Fuente: Plano de Zonificación Lámina 2 de 3, PRCP-Z-2 del PRC de Pudahuel

48. En relación a la vialidad antes referida, el Proyecto aprobado por la RCA sólo consideró la ejecución de la Avenida Costanera Norte P27C y la caletería correspondiente a la Av. Oriente Costanera Norte P28C. Al contrario, el Proyecto deja sin ejecutar la vialidad asociada a Av. Poniente Costanera Norte P26C, así como el cruce con la Avenida San Pedro.

Por su parte, y como único punto de unión entre el sector oriente y poniente del predio, la RCA contempla la ejecución de la obra Paso Inferior San Pedro, de una superficie de 560 metros cuadrados. El Paso Inferior San Pedro constituye una pasada bajo nivel tipo cajón de tan sólo 15 metros de ancho, según queda ilustrado en la Imagen N°9.

⁴³ Fuente: Informe titulado “Informe normativo Resto Fundo Las Mercedes comuna de Pudahuel”, elaborado por la experta en urbanismo y arquitecto doña Oriana Fonca Jiménez, de fecha 10 de enero de 2022.

Imagen 9. Paso Inferior San Pedro⁴⁴



49. La falta de ejecución de las obras de vialidad contempladas en el PRC de Pudahuel en el sector *Las Mercedes*, área de emplazamiento del Inmueble propiedad de mi representada, implicará problemas viales graves para la comuna de Pudahuel; circunstancia esta última que queda de manifiesto si se consideran los usos de suelo asociados.

En efecto, un gran sector de la comuna que, de acuerdo con el PRC de Pudahuel, está destinado a usos de suelo de gran densidad habitacional, quedará prácticamente aislado, y con condiciones de acceso muy limitadas, con los consiguientes problemas de vialidad que ello conlleva.

50. En primer término, y en lo que importa a efectos de este recurso de reclamación, en la Imagen N°8 referido a la zonificación del sector Las Mercedes, se advierte que al poniente de la Vía Colectora P27C Avenida Costanera Norte, se identifican usos de suelo definidos como Zona E y F, respectivamente. Conforme a la Memoria Explicativa del PRC de Pudahuel, la Zona E y la Zona F corresponden a sectores destinados al desarrollo de áreas residenciales de alta densidad habitacional. En ese contexto, y conforme a la Memoria Explicativa del PRC de Pudahuel, la **Zona E** tiene carácter residencial en los siguientes términos:

“Esta zona corresponde a terrenos ubicados en el borde sur de la ruta 68 y en el nuevo núcleo residencial que enfrenta a Lomas de Lo Aguirre.

Los terrenos ubicados en el borde sur de la ruta 68 presentan un elevado potencial de cambio, motivado por sus grandes superficies prediales y por sus usos actuales (en su mayoría ocupados con actividades productivas), poco adecuados a un área de carácter residencial. Para esta zona se propone incrementar la altura de la edificación hasta los 16 pisos.

Los terrenos ubicados frente a Lomas de Lo Aguirre están insertados en una zona actualmente no edificada, en la cual se pretende conformar un

⁴⁴ Información disponible en Anexo 1.B EIA, Planos Obras Proyecto y KMZ.

*nuevo conjunto residencial. Esta zona provee espacios para equipamientos destinados a servir a este nuevo núcleo ”.*⁴⁵

Por su parte, y con respecto a la **Zona F**, la Memoria Explicativa del PRC de Pudahuel señala que se trata:

*“Zona actualmente no edificada, que se pretende ocupar exclusivamente con uso residencial, conformando un nuevo núcleo residencial en conjunto con Lomas de Lo Aguirre. En esta zona se permite un máximo de 16 pisos y una superficie de subdivisión mínima de 2500 m²”.*⁴⁶

51. Desde la perspectiva de la vialidad aplicable la Memoria del PRC de Pudahuel expresa lo siguiente:

*“Desde el punto de vista de la accesibilidad, uno de los problemas más importantes está relacionado con la barrera física y funcional que imponen las características de las autopistas (...) en el sector sur aún la conexión hacia el sector de Las Mercedes solamente se puede realizar por medio de Los Mares. Así, la única opción de acceder al sector de Las Mercedes es por la Ruta 68”.*⁴⁷

*“Existe un gran número de vías discontinuas de variado perfil, con importante flujo de locomoción colectiva, y sólo algunas vías atraviesan el área en toda su extensión. Esta discontinuidad implica en ocasiones la necesidad de realizar rutas alternativas a través de la vialidad local”.*⁴⁸

*“Diferente situación es la que se observa en el sector ubicado en Lo Boza y al sur de la Ruta 68 y al poniente de Américo Vespucio, ya que por su origen en desarrollos inmobiliarios individuales de pequeña y mediana magnitud, mantiene dificultades en su accesibilidad, y en la práctica solo se puede acceder puntualmente por algunas calzadas de las autopistas. Misma situación es la que se presente en la conformación de Puerto Santiago (localizado al poniente de Américo Vespucio y al sur de la ruta 68, ex fundo Las Mercedes), donde la suma de diversos loteos no ha logrado consolidar la red vial propuesta en el PRMS”.*⁴⁹

52. Para hacer frente al problema descrito de accesibilidad, el PRC de Pudahuel considera la habilitación de una vialidad que dé solución a la problemática. De esta manera, al referirse a la vialidad estructurante, la memoria del PRC de Pudahuel señala que:

*“Las vías constituyen un componente fundamental del sistema de espacios públicos toda vez que determinan la configuración de la comuna y su relación con el entorno. En el proyecto se establecen los principales ejes viales, constituyendo un sistema jerarquizado de vías, a partir de las categorías contempladas en la OGUC. La vialidad propuesta tiene la finalidad de, por una parte, complementar la estructura vial existente, dando continuidad a algunos ejes viales importantes, como por ejemplo San Francisco, San Daniel o José Manuel Guzmán Riesco y, por otra, brindar accesibilidad a los suelos urbanos que hoy carecen de una red vial que estructure su desarrollo, como es el caso del sector Las Mercedes”.*⁵⁰

53. En definitiva, la falta de ejecución de la vialidad contemplada en el PRC de Pudahuel en el sector del Inmueble propiedad de Sociedad Agrícola Pebe Limitada, indudablemente contraviene los propósitos perseguidos por el IPT.

⁴⁵ Memoria Explicativa PRC de Pudahuel, página 69.

⁴⁶ Memoria Explicativa PRC de Pudahuel, página 71.

⁴⁷ Memoria Explicativa PRC de Pudahuel, página 14.

⁴⁸ Memoria Explicativa PRC de Pudahuel, página 16.

⁴⁹ Memoria Explicativa PRC de Pudahuel, página 16.

⁵⁰ Memoria Explicativa PRC de Pudahuel, página 86.

iv. Declaratoria de camino público formulada por el MOP no tiene por efecto alterar condiciones establecidas en IPT.

54. Según ha podido revisarse en los párrafos anteriores, el Proyecto aprobado por la RCA impugnada no resulta compatible, ni con el PRMS ni con el PRC de Pudahuel; circunstancia, que formó parte de las observaciones formuladas por Sociedad Agrícola Pebe Limitada en el marco de la evaluación ambiental del Proyecto.
55. En el marco de la evaluación ambiental, la Concesionaria se refirió a la incompatibilidad del Proyecto con los IPT aplicables. En ese contexto, y a propósito de la Actualización Adenda Ciudadana Complementaria Estudio de Impacto Ambiental “Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” Apéndice 11.D.6: Normativa de Carácter Ambiental Aplicable, la Concesionaria sostuvo que:

“Mediante Decreto 729 Exento, del año 2000, actualizado por Decreto N°143 del 9 de enero de 2023 del MOP se añadió a los caminos públicos el camino público al sistema vial que interconecta el camino a Valparaíso, Ruta 68 (E5P), Ruta 78 Autopista del Sol (E19S), a través de ajuste de trazado de Costanera Interior (T48P), Costanera Norte Zanjón de la Aguada (T10P) y Cuatro Poniente (T14P), por lo que la vía pasa a ser administrada por la Dirección de Vialidad del MOP a contar de dicha fecha. Posteriormente en agosto 2017, ratifica lo anterior mediante el DS N°903, respecto de la declaración de camino público. Luego el Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de la SEREMI RM del MINVU, mediante el ORD 5456, da su conformidad al proyecto denominado “Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” y que corresponde a un ajuste del trazado de la vía troncal denominada Costanera Interior T48P, en el tramo que va desde la ruta 68, camino a Valparaíso E5P y la Ruta 78 E19S, Autopista del Sol, en las comuna de Pudahuel y Maipú. Finalmente, mediante ORD N°1451 de fecha 01.09.2022 la SEREMI MINVU RM, dio su conformidad respecto del trazado definitivo al proyecto de conexión vial (...)”⁵¹

Agregó la Concesionaria que:

“La competencia exclusiva y excluyente para determinar la planificación de un camino público está radicada en el Ministerio de Obras Públicas el que, de conformidad con el artículo 1 de su Ley Orgánica (DFL 850 MOP) “es la Secretaría de Estado encargada del planeamiento, estudio, proyección, construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación de las obras públicas fiscales y el organismo coordinador de los planes de ejecución de las obras que realicen los Servicios que lo constituyen y de las demás entidades a que se refieren los artículos 2° y 3° de esta Ley”.

El cumplimiento entonces de la normativa urbanística, en las obras de infraestructura que ejecuta el Estado, solamente es de competencia del MOP y que si existiera algún conflicto con algún instrumento de planificación territorial, el conflicto se resuelve, como ha señalado la normativa antes referida y la doctrina, atendiendo a la competencia de la administración activa que es el MOP, el que mediante Decreto Supremo, con firma del Presidente de la República y de los Ministros de Obras Públicas y de Hacienda, declaran los caminos públicos y otras obras en concesión, fijan el trazado y la totalidad de las obras que se incorporan a

⁵¹ Actualización Adenda Ciudadana Complementaria Estudio de Impacto Ambiental “Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” Apéndice 11.D.6: Normativa de Carácter Ambiental Aplicable. Respuesta 6.2. Razonamiento reproduce y profundiza lo indicado en documento.

*dicha obra pública, por tanto el Proyecto no requiere contar con permiso de edificación de la Dirección de Obras Municipales (...)”.*⁵²

56. Sin perjuicio de las facultades que tiene el MOP para planificar los caminos públicos, en ningún caso ello implica que en planificación de los caminos públicos puede contradecir lo establecido en los IPT aplicables. En tal sentido, no porque la obra en cuestión no se encuentre sujeta a tener que tramitar y obtener un permiso de obras municipales, eso podría implicar que la obra en cuestión pueda resultar contradictoria con la planificación urbana dictada de conformidad a lo establecido en la LGUC (*Supra* XX); constituyendo, precisamente la evaluación ambiental del Proyecto la instancia adecuada para analizar, en concreto el cumplimiento de esa normativa.

De esta manera, advirtiéndose una incompatibilidad entre el trazado definido por el MOP y lo indicado en los IPT, debe declararse la ilegalidad del Proyecto.

IV. PROCEDENCIA DE LA RECLAMACIÓN EN CONTRA DE LA RCA N°202513001106/25.

i. La Reclamación se presenta dentro de Plazo ante la autoridad competente.

57. Conforme establece el inciso final del artículo 29 de la Ley N°19.300, cualquier persona, natural o jurídica, cuyas observaciones no hubieren sido debidamente consideradas en la resolución de calificación ambiental, puede presentar un recurso de reclamación de conformidad con el artículo 20 de la misma ley.

Por su parte, el inciso final del citado artículo 20 establece que los recursos deben ser interpuestos en un plazo de 30 días contados desde la notificación de la resolución recurrida.

Luego, el artículo 88 de la Ley N°19.300 dispone que “Todos los plazos establecidos en esta ley serán de días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábado, domingo y festivos”.

58. La RCA Carretera del Proyecto fue notificada mediante publicación en el Diario Oficial de fecha 4 de abril de 2025, día desde que comienza a correr el plazo para la interposición de la presente Reclamación. Según lo expuesto queda de manifiesto que esta presentación se realiza dentro de los 30 días hábiles para formular el reclamo.

ii. Legitimidad Activa de Sociedad Agrícola Pebe Limitada.

59. La Ley N°19.300 dispone que cualquier persona cuyas observaciones no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental podrá presentar recurso de reclamación. Justamente, Sociedad Agrícola Pebe Limitada presentó las siguientes observaciones durante la evaluación ambiental del Proyecto y que, a pesar de haber sido consideradas admisibles por el SEA, no fueron debidamente consideradas en la RCA N°202513001106/25:

Observaciones Ciudadanas	
Con posterioridad a la publicación del EIA del Proyecto	Con posterioridad a la Adenda del Proyecto
Observaciones de fecha 2 de junio de 2022 de Agrícola Pebe.	Observaciones de fecha 22 de diciembre de 2023 de Agrícola Pebe.

⁵² Ibid.

60. Así, esta Reclamación cumple con lo exigido por la legislación ambiental ya que mi representada presentó sus observaciones ciudadanas en la forma y en el plazo prescrito por la Ley N°19.300 y estas no fueron debidamente consideradas. La legitimación Sociedad Agrícola Pebe Limitada en el procedimiento de autos es indubitable.

iii. *Las observaciones formuladas por Sociedad Agrícola Pebe Limitada en el PAC no fueron debidamente consideradas en la RCA N°202513001106/25.*

a. *Contenido de la “Debida Consideración” del artículo 29 de la Ley N°19.300 y su infracción en el ICE y en la RCA del Proyecto.*

61. El artículo 29 de la Ley N°19.300 dispone que cuando las observaciones no hubieren sido debidamente consideradas en la resolución de calificación ambiental, es posible presentar un recurso de reclamación.

62. De conformidad al instructivo del SEA sobre PAC, “considerar” implica primeramente “hacerse cargo de la materia observada durante el proceso de evaluación ambiental o, en otras palabras, incorporar al proceso respectivo la preocupación ambiental levantada por el observante, para luego, a la luz de lo anterior, dar respuesta a los requerimientos presentados por la ciudadanía durante el proceso formal de participación ciudadana de los proyectos sometidos a evaluación”. En este sentido, “considerar” requiere de la Administración dar una respuesta al observante.

63. Por su parte, la jurisprudencia ambiental ha desarrollado extensamente la materia indicando que la “*debida consideración*” de una observación no implica concluir en una posición favorable a lo observado, pero sí “obliga a la autoridad a motivar adecuadamente su respuesta, no siendo suficiente una mera descripción que se limite únicamente a la reproducción de las opiniones del titular o de los organismos sectoriales, sino que deberá contener una revisión acuciosa de todos los elementos tenidos en cuenta en la evaluación”.⁵³

64. Así, si bien el concepto “considerar” no se encuentra expresamente definido en la ley, existirían disposiciones que permiten dotarlo de contenido.⁵⁴ Entre estas, la jurisprudencia considera los artículos 4 y 26 de la Ley N°19.300, que establecen que es deber del Estado facilitar la participación ciudadana, permitir el acceso a la información ambiental y establecer los mecanismos que aseguren la participación informada de la comunidad.⁵⁵

65. En este sentido, el Segundo Tribunal Ambiental ha indicado que el Instructivo del SEA sobre PAC consiste en establecimiento de un estándar mínimo que debe reunir la respuesta a las observaciones ciudadanas y no puede disminuir ni ser contrario al contenido de la Ley N°19.300.⁵⁶ En cuanto a los criterios que se deben seguir al momento de dar respuesta a las observaciones, el mismo Instructivo del SEA señala que algunos de ellos son:

- Completitud y precisión en cada uno de los temas observados;
- Autosuficiencia (que implica dar respuestas completas, evitando las remisiones genéricas al EIA o a sus adendas);
- Claridad en la respuesta (de redacción y lenguaje);
- Sistematización y edición (que eviten alterar las observaciones presentadas); e,
- Independencia de la respuesta entregada por el titular en la adenda (esta sólo debe servir de referencia, la autoridad debe evitar basarse únicamente en ella).

⁵³ Sentencia Segundo Tribunal Ambiental, de 18 de febrero de 2016, Rol 35-2014. Considerando 54°.

⁵⁴ Ibidem. Considerando 56°.

⁵⁵ Ídem.

⁵⁶ Ibidem. Considerando 57°.

66. De acuerdo al Instructivo del SEA, así como a las disposiciones legales citadas, la jurisprudencia ha indicado que para determinar si las observaciones ciudadanas fueron debidamente consideradas, es necesario analizar todo el procedimiento de evaluación ambiental.⁵⁷ Y también es relevante que el titular se haya pronunciado oportunamente respecto de las observaciones durante el proceso de evaluación.⁵⁸
67. Lo señalado precedentemente, a juicio de nuestros tribunales, es coherente con una interpretación correcta del inciso 4° del artículo 29 y el inciso 5° del artículo 30 bis, ambos de la Ley N° 19.300, cuando se refieren a las observaciones que “*no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental establecida en el artículo 24*”.⁵⁹
68. Derivado de lo anterior, se entiende por “fundamento” de la RCA, no sólo los argumentos contenidos específicamente en la RCA que explican o motivan la respuesta a la observación, sino que lo realizado en relación a las observaciones ciudadanas durante todo el proceso de evaluación ambiental, que en rigor, es el fundamento material para la dictación de la respectiva RCA.⁶⁰
69. Conforme a los criterios anteriores las observaciones PAC de Sociedad Agrícola Pebe Limitada no fueron debidamente consideradas. En efecto, como se detalló en el título anterior, Sociedad Agrícola Pebe Limitada efectuó diversas observaciones PAC, entre estas que el Proyecto infringe el PRMS y el PRCP en tanto la vía que pretende ejecutar no cumple con ningún trazado contenido en estos instrumentos. Y se solicitó al Titular del Proyecto detallar (i) que vía en particular está ejecutando con expresa indicación de su denominación conforme al IPT vigente aplicable; y, (ii) cómo se está dando cumplimiento al trazado de la vía que se está ejecutando, contenido en el IPT vigente aplicable.⁶¹

Las respuestas de la Concesionaria no abordaron en términos concretos las observaciones y se limitan a invocar las supuestas competencias del MOP para definir trazados viales.⁶²

Luego, ni el ICE ni la RCA contienen una respuesta completa, precisa o autosuficiente a estas consultas. Por el contrario, durante toda la evaluación se esquivo esta cuestión al punto que en ninguna parte del expediente de evaluación ambiental del Proyecto se expresa cuál es el plan regulador vigente que el trazado del Proyecto está aplicando.

Todo lo anterior, redundando en que el Proyecto fue aprobado a pesar de contener diversas infracciones de ley, en virtud de las cuales debe ser evaluado desfavorablemente, que se exponen detalladamente a continuación.

V. Conclusiones.

- La presente Reclamación se presenta en contra de la RCA N°202513001106/25 por cuanto, infringiendo lo establecido en el artículo 29 de la Ley N°19.300 y el artículo 91 del RSEIA, no consideró debidamente las observaciones formuladas por mi representada en contra del Proyecto durante la evaluación ambiental, por lo que la autoridad terminó calificando favorablemente un proyecto incompatible con los IPT aplicables y que es por tanto ilegal.
- Los IPT son producto de procedimientos que incluyen participación ciudadana y EAE que buscan promover el desarrollo urbano integral. Las obras de vialidad que se desarrollen en sectores regulados por IPT deben respetar las definiciones establecidas

⁵⁷ El examen no debe quedar circunscrito únicamente a la respuesta que de las observaciones se haga en la RCA respectiva: importa la respuesta a las observaciones y también el tratamiento que la autoridad les haya dado durante todo el proceso de evaluación. Ibidem. Considerando 59°.

⁵⁸ Ibidem. Considerando 60°.

⁵⁹ Ídem.

⁶⁰ Ibidem. Considerando 61°.

⁶¹ PAC Proyecto 1.5.6 y ss. Adenda Ciudadana P.11.

⁶² Adenda Ciudadana P.11 y ss.

por estos últimos en la materia pues tienen carácter vinculante de conformidad a la ley (*Supra 26 y siguientes; Supra 38*).

- El Proyecto contempla la ejecución de una carretera cuyo trazado no es concordante con el PRMS ni con el PRC de Pudahuel; afectando los usos de suelo definidos en estos IPT impidiendo el desarrollo del uso de suelo habitacional en la comuna de Pudahuel (*Supra 31 y siguientes*).
- El Proyecto no contempla las obras de vialidad establecidas en el PRC de Pudahuel que son necesarias para que un sector, reconocido como área de alta densidad poblacional por el mismo plan, no sufra de malas condiciones de accesibilidad (*Supra 46 y siguientes*). Entre los directamente afectados por la vulneración de la zona residencial reconocida en el PRC de Pudahuel, se encuentra Sociedad Agrícola Pebe Limitada propietaria de un extenso inmueble con capacidad de desarrollo residencial (*Supra 10 y Supra 50 y siguientes*).
- Adicionalmente, la desvinculación del Proyecto con los IPT, incide en la conectividad de la comuna con el sector “Parque Metropolitano Río Mapocho” que se encuentra definido por el PRMS y por el PRC de Pudahuel (*Supra 47*).
- Durante la evaluación ambiental del Proyecto se representó a la Concesionaria la incompatibilidad del Proyecto con los IPT aplicables por mi representada, por otros ciudadanos y por organismos públicos como por los Municipios de Pudahuel y Maipú cuyas comunas se verán afectadas por el Proyecto. Entre otros, se observó: que el trazado del Proyecto es distinto al del PRCP y al del PRMS para la misma vía; que el Proyecto no contempla las obras de conectividad y accesibilidad contempladas en el PRCP para la vía y que permiten el desarrollo urbano comunal sustentable; y, el trazado afecta los usos de suelo definidos en los IPT vigentes y aplicables porque estos no son compatibles con las obras del Proyecto (*Supra 9 y siguientes*).
- La autoridad ambiental calificó ambientalmente favorable el Proyecto considerando lo señalado por la Concesionaria sobre que vialidad del Proyecto se encontraría contemplada en el PRMS y que tratándose de un camino público el MOP tendría competencias exclusivas y excluyentes para definir trazados como el propuesto. Esta aseveración es incorrecta: existen estudios que acreditan que el trazado del Proyecto, aprobando la RCA, es distinto del trazado contemplado en el PRMS y desconoce la aplicabilidad y vigencia del PRC de Pudahuel.
- La indisponibilidad de los IPT se encuentra dispuesta por ley, ha sido reconocida por la doctrina y la jurisprudencia de manera que el MOP no tiene competencias para infringir las disposiciones de los IPT aplicables. De aceptarse la interpretación sostenida por la Concesionaria, el MOP quedaría habilitado para actuar al margen de la planificación urbana, con todos los problemas que eso conlleva. En definitiva, no resulta sostenible afirmar que la declaración de camino público formulada por el MOP, tenga aptitud para desconocer los trazados urbanos establecidos en el PRCP y en el PRMS, respectivamente.
- En la medida que el PRMS y el PRC de Pudahuel contienen normas sobre uso de suelos y trazados viales que son vinculantes por disposición legal (28 bis LGUC, 37 bis LGUC, 45 inciso 2 N°2, 51 y 59, LGUC) y que la evaluación ambiental no admite la aprobación de proyectos con infracción de ley (Ley 19.300, artículo 2 letra j), la calificación ambiental favorable del Proyecto es inviable.
- La incompatibilidad actual del Proyecto aprobado con el PRMS resulta insubsanable. En efecto, aún si el organismo decidiera avanzar con la modificación del PRMS debe superarse primero el procedimiento administrativo establecido por la legislación para tal efecto, incluidas las instancias de observaciones. Y aún en caso de que esos procedimientos terminarán tramitándose y culminando en la forma deseada por el MOP, no puede obviarse que nada de ello impediría que se declare la ilegalidad de

un proyecto que, al momento de su evaluación, resultaba incompatible con el IPT aplicable (*Supra* 39)

POR TANTO, en mérito de lo expuesto y de lo dispuesto por el artículo 29 de la Ley N°19.300, por el artículo 91 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por demás normas legales y reglamentarias que resulten pertinentes,

AL H. COMITÉ DE MINISTROS RESPETUOSAMENTE SOLITO: Tener por presentado Recurso de Reclamación del artículo 29 de la Ley N°19.300, en contra de la Resolución Exenta N° 202513001106, de fecha 14 de marzo de 2025, otorgada por la H. Comisión de Evaluación del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana de Santiago, dejándola sin efecto, sustituyéndola por una resolución que califique desfavorablemente el Proyecto de la Concesionaria.

PRIMER OTROSÍ: Solicito a Ud. tener por acompañado los siguientes documentos.

1. Copia de la Publicación en el Diario Oficial, de 4 de abril de 2025, mediante la cual se notificó la RCA N°202513001106/25.
2. Copia autorizada de inscripción del Predio de propiedad de mi representada de fojas 32.476, N° 42.836 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de Santiago del año 1981.
3. Certificado de avalúo emitido por el Servicio de Impuestos Internos, correspondiente a la propiedad de mi representada, número de Rol 2.599-78 de la comuna de Pudahuel.
4. Plano de vialidad del PRMS de 1994.
5. Plano de vialidad del PRMS 100.
6. Plano de vialidad del Plan Regulador Comunal de Pudahuel.
7. Memoria Explicativa del Plan Regulador Comunal de Pudahuel.
8. Informe titulado “Informe normativo Resto Fundo Las Mercedes comuna de Pudahuel”, elaborado por la experta en urbanismo y arquitecto doña Oriana Foncea Jiménez, de fecha 10 de enero de 2022.
9. Informe N°1582966, titulado “Revisión del trazado vial del proyecto Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” elaborado por DICTUC UC con fecha 25 de junio de 2022.

SEGUNDO OTROSÍ: Sírvase tener presente que mi personería para representar a “Sociedad Agrícola Pebe Limitada” consta en escritura pública otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Javier Diez Morello, con fecha 15 de septiembre de año 2017, Repertorio N°21.848-2017, cuya copia acompaño en esta presentación.

TERCER OTROSÍ: Sírvase tener presente que confiero poder para que representen a “Sociedad Agrícola Pebe Limitada” en el actual procedimiento, conjunta o individualmente, a los abogados don **Alberto Barros Bordeu** cédula nacional de identidad N°14.119.127-6 y doña **Rocío Alejandra Lingua Moreno** cédula nacional de identidad N°16.368.083-1, ambos domiciliados para estos efectos en Isidora Goyenechea 3120, piso 3A, Las Condes, Santiago, Región Metropolitana.

CUATRO OTROSÍ: Sírvase tener presente que se fija domicilio en Isidora Goyenechea N°3120, piso 3A, comuna de Las Condes, Santiago, Región Metropolitana; y, los correos robertoperut.b@googlemail.com, abarros@ebarros.cl y rlingua@ebarros.cl para efectos de las notificaciones que se realicen el presente procedimiento administrativo.