

23 de abril de 2026

Nº de registro 202699303310

**SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**  
**Dirección Ejecutiva**  
**PRESENTE**

De mi consideración,

Mediante la presente, vengo a ingresar a vuestro servicio "Téngase presente", correspondiente a consideraciones respecto del Oficio N°11641/2026 DNO, de 16 de abril de 2026, del Subsecretario de Transportes, en el marco del procedimiento de reclamación administrativa Rol N° 35/2025, del proyecto Brisas de Torobayo.

Se adjunta documento:

- [Téngase\\_presente](#)

Saluda atentamente a usted,



Firmado Digitalmente por  
Carlo Andrés Sepúlveda  
Fierro  
Fecha: 23-04-2026  
17:48:33:219 UTC -04:00  
Razón: Firma realizada  
por el sistema OPV  
Lugar: OPV

Carlo Andrés Sepúlveda Fierro  
Inversiones Don Víctor SpA  
Persona Jurídica

**SE TENGA PRESENTE**

**SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL  
DIRECCIÓN EJECUTIVA**

**RAIMUNDO VICUÑA DÍAZ**, cédula de identidad N° 13.442.348-K, y **FRANCISCO STEIB PINTO**, cédula de identidad N° 15.948.718-0, ambos en representación de “**INVERSIONES DON VÍCTOR SpA**”, en el marco del procedimiento de reclamación administrativa **Rol N° 35/2025**, a usted respetuosamente decimos:

Solicitamos tener presente las siguientes consideraciones respecto del **Oficio N°11641/2026 DNO, de 16 de abril de 2026, del Subsecretario de Transportes**, mediante el cual dicha autoridad emitió pronunciamiento en respuesta a la solicitud de informe formulada por esta Dirección Ejecutiva mediante Ord. N°2025991021128, de 30 de diciembre de 2025 (reiterado mediante Ord. N°202699102253, de 19 de marzo de 2026).

El referido oficio sostiene, en síntesis, que el recurso de reclamación “*no aporta nuevos antecedentes técnicos que logren desvirtuar las observaciones de fondo planteadas por la SEREMITT de Los Ríos*”. Sin embargo, tal conclusión, **carece de sustento técnico y jurídico** y debe ser **desestimada** por esta Dirección Ejecutiva, conforme a los argumentos que se desarrollan a continuación.

**I**

**INCONSISTENCIAS TÉCNICAS CONCRETAS DEL OFICIO N°11641/2026  
DNO DE LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES**

1. Las tres respuestas contenidas en el oficio adolecen de **errores e imprecisiones manifiestas**, conforme se analiza a continuación:

**A. SOBRE EL ESCENARIO DE PEOR CONDICIÓN (RESPUESTA AL PUNTO 2.1.1 DEL ORD. N°2025991021128)**

2. El oficio sostiene que “*no fue posible encontrar información que pudiera caracterizar el peor escenario*”, refiriéndose únicamente al punto 3.1 “Temporada de análisis” del Estudio Vial Ambiental (pág. 24). Dicha afirmación **omite considerar los antecedentes técnicos contenidos en las páginas inmediatamente siguientes** del mismo Estudio Vial Ambiental (Anexo 3.13 de la Adenda Complementaria), a saber:
  - (i) La **Figura 3.1** (pág. 25) con comparativa de flujos temporada normal v/s estival.
  - (ii) La **Figura 3.2** (pág. 26) con flujos continuos que demuestran que los períodos punta mañana (PM) y tarde (PT) —los relevantes para un proyecto residencial— presentan mayores flujos en temporada normal.
  - (iii) La tabla comparativa (transcrita en el numeral II.F.b) del recurso) que acredita objetivamente que, en los períodos PM y PT, la temporada normal supera en flujos vehiculares a la estival, configurándose así como el peor escenario aplicable al análisis.
3. Además, el análisis del oficio **desconoce el marco normativo aplicable**. El artículo 3.2.4 letra a) del D.S. N°30/2019 establece expresamente que “*Los proyectos deberán ser analizados en temporada normal, con la excepción de aquellos que por su destino y/o ubicación ameriten ser analizados en temporada de verano*”.
4. Pues bien, tratándose el Proyecto “Brisas de Torobayo” de un conjunto residencial en una ciudad universitaria (Valdivia), donde los flujos críticos se asocian a actividades de trabajo y educación concentradas en temporada normal,

la metodología aplicada no solo es correcta, sino **obligatoria** conforme al propio reglamento que el Ministerio de Transportes dictó.

5. Cabe agregar que la SEREMITT Los Ríos, al **aprobar el IMIV** del proyecto Brisas de Torobayo, mediante la Res. Ex. N°1280/2025 SRM-RIOS, de fecha 3 de noviembre de 2025, **validó el uso de dicha metodología y de las mediciones de abril de 2025 como base técnica del estudio.** Si la autoridad sectorial competente consideró adecuada la caracterización del escenario, resulta impropio que la División de Normas y Operaciones, a nivel central, **la cuestione sin aportar nuevos antecedentes técnicos** y con una **lectura parcial del EVA** entregado en el proceso de evaluación.

**B. SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DE ARCOS CON SATURACIÓN SOBRE 85% Y EL APORTE DEL 1% (RESPUESTA AL PUNTO 2.1.2)**

6. El oficio afirma que “*el informe no indicó cuáles eran los arcos con grado de saturación por sobre el 85%*”. **Esta afirmación es manifiestamente incorrecta y contradice el propio expediente de evaluación.**
7. En efecto, el EVA actualizado (Anexo 3.13) identificó expresamente el **único arco** que supera el 85% de saturación: el **arco 407-110**, correspondiente a la intersección de Av. Los Laureles con Av. Los Robles, en período PM. Dicho arco se encuentra claramente consignado:
  - (i) En las **tablas 11.2 a 11.8** del Estudio Vial Ambiental.
  - (ii) En la lámina 28 de la **presentación del propio SEA Regional a la COEVA**, en la Sesión Ordinaria N°11/25, de 7 de julio de 2025, donde consta la tabla con el arco 407-110 identificado con saturación de 113% (base 2032) y 126% (con proyecto 2032), y una variación de 13,6%.

- (iii) En el propio Oficio N°11641/2026 DNO que aquí se contesta, en la tabla inserta en su página 2, donde Transportes reproduce los mismos valores del arco 407-110 extraídos del EVA.
8. Resulta paradójico, entonces, que el oficio sostenga que “*no fue posible encontrar el diagrama que grafique claramente la red*” cuando simultáneamente, en su propia tabla, reproduce resultados numéricos específicos de ese mismo EVA. Si los datos se extrajeron del estudio, mal puede sostenerse que el estudio no los contiene.
9. Respecto del aporte adicional del 1%, el recurso de reclamación expuso extensamente (sección II.A) que el Proyecto se encuentra precisamente en la hipótesis del **artículo 3.6.11 letra b) del D.S. N°30/2019**: la situación base ya supera el 85% y no es técnicamente factible reducir el nivel de saturación sin generar incrementos adicionales al 1%. En tal caso, el propio reglamento dispone que “*se podrán proponer medidas de mitigación que apoyen la gestión del tránsito*”, bastando tal proposición para que la autoridad concluya que el estándar de servicio resultante es semejante al existente antes de la operación del proyecto.
10. Las medidas comprometidas por esta parte para el arco 407-110 —sintonía fina de semáforos e instalación de CCTV vinculada a la UOCT— fueron precisamente **aprobadas por la SEREMITT Los Ríos al aprobar el IMIV del proyecto Brisas de Torobayo, mediante la Res. Ex. N°1280/2025 SRM-RIOS** (etapas 2, 5 y 6 del IMIV aprobado). La autoridad sectorial competente, por tanto, ya resolvió que dichas medidas son idóneas y suficientes para cumplir la hipótesis del artículo 3.6.11 letra b) del D.S. N°30/2019.
11. En consecuencia, la observación de Transportes en este punto no solo es fácticamente errada (los arcos sí fueron identificados), sino que además **desconoce el acto administrativo firme** que ya validó las medidas comprometidas.

**C. SOBRE LOS ARCOS CON NIVEL DE SERVICIO “F” (RESPUESTA AL PUNTO 2.1.3)**

12. El oficio presenta una tabla con dos arcos (401-402 y 407-110) y concluye que “*el Titular se limita a presentar resultados deficitarios sin proponer medidas de mitigación o reparación en el marco del SEIA*”. Tal afirmación es incorrecta en, al menos, dos sentidos:
- (i) El **arco 401-402** que Transportes incluye en su tabla **no opera en nivel de servicio “F”**. Según la propia tabla del oficio, dicho arco pasa de nivel “A” (46,9% de saturación en situación base) a nivel “C” (82% en situación con proyecto mitigado), lo cual constituye un nivel de servicio aceptable y **no crítico**. Incluir este arco en la respuesta a una pregunta sobre “arcos en nivel F” constituye un error técnico manifiesto.
  - (ii) Respecto del **arco 407-110**, que sí presenta nivel “F” tanto en situación base como con proyecto, **existen medidas específicas comprometidas** tanto en la RCA (numerales 10.18.5 y 10.18.6) como en el IMIV aprobado (medidas 19, 24 y 25 de las etapas 2, 5 y 6 respectivamente). Afirmar que el Titular “*no propone medidas de mitigación*” desconoce tanto el contenido de la RCA como el contenido del IMIV aprobado por la propia autoridad sectorial del MTT.
13. Respecto de este arco, y como se desarrolló extensamente en el recurso de reclamación (sección II.D.12 y siguientes), es técnica y jurídicamente improcedente exigir al Titular que se haga cargo de una situación de saturación preexistente y no atribuible **al Proyecto**, conforme al principio de proporcionalidad consagrado en el artículo 168 letra b) de la LGUC. Una afectación inferior a un minuto en los tiempos de desplazamiento, en una única intersección ya saturada en situación base, **no constituye un impacto significativo** en los términos del artículo 11 letra c) de la Ley N°19.300.

## II

### **LA APROBACIÓN DEL IMIV, CONFORME AL CRITERIO INSTITUCIONAL DEL PROPIO SEA, PERMITE DESCARTAR LOS EFECTOS ADVERSOS SIGNIFICATIVOS DEL ARTÍCULO 7° LETRA B) DEL RSEIA**

1. Como ya se hizo presente a esta Dirección Ejecutiva mediante la presentación de “Téngase Presente” ingresada con ocasión de la aprobación del IMIV, la **“Guía para la predicción y evaluación de impactos sobre los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos en el SEIA” (enero de 2025) del SEA** establece expresamente, en su página 29, que:

*“en caso de que un proyecto **cuenta con un Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV)** aprobado, ello **permitirá descartar efectos adversos significativos en relación al aumento de tiempos de desplazamiento**, dado que incorpora medidas de mitigación vial (sectoriales) que consideran impactos en el sistema de movilidad local, para que tras su puesta en operación, aquel mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante al existente (...)” [énfasis agregado].*

2. En consecuencia, la aprobación del IMIV del Proyecto mediante la Res. Ex. N°1280/2025 SRM-RIOS **opera como un antecedente dirimente** para descartar la generación de un impacto significativo en los términos del artículo 11 letra c) de la Ley N°19.300, en relación con el artículo 7° letra b) del RSEIA. Esta conclusión es institucional y transversal: la propia Guía del SEA —aplicable a todos los órganos de la Administración con competencia ambiental— así lo dispone.
3. El Oficio N°11641/2026 DNO **no solo omite** este antecedente, sino que además **desconoce el propio criterio institucional del SEA** sobre la materia. Por tanto, su conclusión contradice tanto la Guía SEA 2025 como el acto

administrativo aprobatorio del IMIV emitido por la autoridad sectorial competente.

### III

#### **LA POSICIÓN DE TRANSPORTES ES AISLADA Y CONTRADICE LOS PRONUNCIAMIENTOS FAVORABLES DE LOS DEMÁS ÓRGANOS SECTORIALES CONSULTADOS EN EL MARCO DEL RECURSO DE RECLAMACIÓN**

1. Un aspecto adicional y de la mayor relevancia para la resolución del presente recurso es que, en el marco del presente procedimiento de reclamación, esta Dirección Ejecutiva solicitó pronunciamiento no solo a la Subsecretaría de Transportes, sino también a otros órganos de la Administración del Estado con competencia ambiental, **entre ellos la Secretaría de Evaluación Social del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (Desarrollo Social) y la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental.**
2. Tanto **Desarrollo Social** como la **Dirección Regional del SEA de Los Ríos**, luego de analizar los nuevos antecedentes aportados por esta parte —en particular la aprobación del IMIV mediante Res. Ex. N°1280/2025 SRM-RIOS— concluyeron que **tales antecedentes permiten descartar que el Proyecto genere una alteración significativa en los tiempos de desplazamiento ni en los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.**
3. Esta circunstancia es particularmente significativa porque **los pronunciamientos de Desarrollo Social y del SEA Regional que ahora son favorables, originalmente eran no conformes** durante el proceso de evaluación ambiental (véanse los Ord. N°0057 de 17 de enero de 2024 y Ord. N°431 de 16 de junio de 2025 de la SEREMI de Desarrollo Social y Familia, ambos reseñados en el numeral II.B.4 del recurso de reclamación). Es decir, estos órganos **modificaron expresamente su posición a la luz de los**

**nuevos antecedentes técnicos y, en especial, del IMIV aprobado, pronunciándose favorablemente a la actividad.**

4. En cambio, la Subsecretaría de Transportes, a través del Oficio N°11641/2026 DNO, es **el único órgano que mantiene una posición no conforme**, pese a que:
  - (i) La **propia autoridad regional competente de su Ministerio** (SEREMITT Los Ríos) aprobó el IMIV que precisamente valida las medidas viales del Proyecto (Res. Ex. N°1280/2025 SRM-RIOS).
  - (ii) La **SEREMI de Desarrollo Social y Familia** —el órgano con competencia específica sobre la protección de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos— concluyó que los nuevos antecedentes permiten descartar el impacto significativo.
  - (iii) La **Dirección Regional del SEA** —órgano técnico especializado en evaluación ambiental— también se pronunció conforme a la luz de los antecedentes actualizados.
5. Estos dos oficios imponen a esta Dirección Ejecutiva **valorar integralmente** (y no aisladamente) los antecedentes que constan en este procedimiento, labor en la que se debe considerar que el órgano técnico ambiental competente (SEA Regional), el órgano especializado en evaluación del medio humano (Desarrollo Social) y la autoridad sectorial competente en materia vial (SEREMITT Los Ríos, al momento de aprobar el IMIV) **convergen en una misma conclusión favorable** al Proyecto y que una **respuesta aislada del nivel central** —que además adolece de los errores técnicos antes descritos— **no puede prevalecer sobre aquella mayoría técnica calificada.**
6. En este sentido, mantener el rechazo de la DIA con fundamento exclusivo en el Oficio N°11641/2026 DNO —aislado, contradictorio con la autoridad regional

competente de su propio ministerio y técnicamente deficiente— no solo sería desproporcionado, sino que configuraría una vulneración adicional al principio de confianza legítima y al derecho de mi representada a una evaluación ambiental objetiva, imparcial y técnicamente fundada.

#### IV

### **CONTRADICCIÓN INSTITUCIONAL DENTRO DEL PROPIO MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES: LA SEREMITT LOS RÍOS APROBÓ EL IMIV DEL PROYECTO**

1. El Oficio N°11641/2026 DNO se funda **exclusivamente en reproducir** las observaciones contenidas en el **Oficio N°17063/2025 SRM-RIOS**, de 12 de junio de 2025, de la **SEREMITT de Los Ríos**, que se pronunció a la adenda complementaria.
2. Sin embargo, el Subsecretario **omite** referirse al acto administrativo posterior emitido por la misma **SEREMITT de Los Ríos**: la **Resolución Exenta N° 1280/2025 SRM-RIOS**, de 3 de noviembre de 2025, que **aprobó formalmente el Informe de Mitigación de Impacto Vial (“IMIV”) del Proyecto**.
3. La omisión es grave, por las siguientes razones:
  - (i) El D.S. N°30/2019 del MTT, en su artículo 4.3.5, **radica la competencia de aprobación del IMIV precisamente en la SEREMITT regional**, no en el nivel central del Ministerio. Por tanto, la autoridad técnicamente competente para pronunciarse sobre la **idoneidad y suficiencia** de las medidas de mitigación vial del Proyecto es la SEREMITT Los Ríos, y **no** en la Subsecretaría de Transportes.
  - (ii) La Res. Ex. N°1280/2025 SRM-RIOS aprueba **veinticinco medidas de mitigación vial** estructuradas en seis etapas progresivas, que coinciden

sustancialmente con los Compromisos Ambientales Voluntarios (“CAV”) incorporados en el capítulo 10.18 de la RCA impugnada. Entre tales medidas se encuentran las específicamente comprometidas respecto del **arco crítico 407-110**: la sintonía fina de los semáforos Av. Los Robles / Los Laureles y Av. Los Robles / Los Lingues (medida 19, etapa 2), el estudio de programaciones posterior a la puesta en operación del Puente Cochrane (medida 24, etapa 5), y la sintonía fina final de semáforos (medida 25, etapa 6).

(iii) La SEREMITT Los Ríos validó expresamente, en el mismo acto aprobatorio, la idoneidad técnica de las medidas sobre los ejes viales que la autoridad sectorial regional había previamente observado como deficitarios. Dicho de otro modo, **las mismas observaciones que el Oficio N°17063/2025 formuló en junio de 2025 fueron debidamente subsanadas y, tras su análisis, resueltas favorablemente por la misma autoridad en noviembre de 2025.**

4. En ese contexto, resulta jurídicamente inconsistente e institucionalmente contradictorio que el Subsecretario de Transportes, al responder el 16 de abril de 2026, se funde en un pronunciamiento del nivel regional **de junio de 2025**, desconociendo el acto administrativo posterior, firme y emanado de la autoridad competente regional **de noviembre de 2025**, que precisamente **aprobó el IMIV del Proyecto.**
5. Lo anterior, vulnera el **principio de coordinación y unidad de acción** de los órganos de la Administración del Estado, consagrado en el artículo 5° de la Ley N°18.575, así como los principios de imparcialidad y congruencia del procedimiento administrativo.
6. Cabe destacar, además, que el propio Oficio N°11641/2026 DNO menciona en su “ANT.” el Oficio N°17063/2025 de la SEREMITT regional, pero **no menciona la Res. Ex. N°1280/2025 SRM-RIOS**, ni siquiera para descartarla o restarle

valor. Este silencio absoluto sobre un acto administrativo directamente pertinente al objeto consultado evidencia que el informe se evacuó **sin revisar adecuadamente los antecedentes vigentes a la fecha de su emisión.**

## V

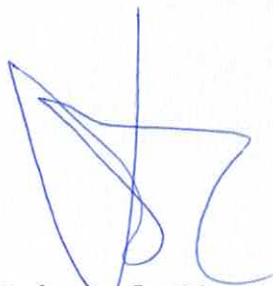
### CONCLUSIONES

1. El Oficio N°11641/2026 DNO, de 16 de abril de 2026, del Subsecretario de Transportes, **no puede ser considerado por esta Dirección Ejecutiva como antecedente válido al momento de resolver el recurso interpuesto**, por las siguientes razones:
  - (i) Se funda en un pronunciamiento de la SEREMITT regional no conforme de junio de 2025 (Oficio N°17063/2025), **desconociendo absolutamente la Res. Ex. N°1280/2025 SRM-RIOS, de 3 de noviembre de 2025**, mediante la cual la autoridad sectorial competente regional **aprobó formalmente el IMIV del Proyecto.**
  - (ii) **Contradice el criterio institucional del propio SEA**, contenido en la Guía para la predicción y evaluación de impactos sobre los SVCGH (enero 2025), según el cual la aprobación del IMIV permite descartar efectos adversos significativos.
  - (iii) Incurre en **errores técnicos concretos**, incluyendo la afirmación incorrecta de que los arcos saturados no fueron identificados y la calificación errónea del arco 401-402 como arco en nivel de servicio “F”.
  - (iv) **Desconoce el principio de coordinación administrativa** (artículo 5° Ley N°18.575) al contradecir, sin nuevos fundamentos técnicos, un acto administrativo firme emitido por el nivel regional competente del mismo Ministerio.

- (v) Constituye una **posición aislada** que contradice los pronunciamientos favorables emitidos en el marco del presente procedimiento de reclamación por la SEREMI de Desarrollo Social y Familia y por la Dirección Regional del SEA, así como la aprobación del IMIV por la SEREMITT Los Ríos.
2. En definitiva, los antecedentes que obran en el expediente permiten concluir — como ya lo hicieron la autoridad sectorial competente en materia vial al aprobar el IMIV, la SEREMI de Desarrollo Social y Familia y la Dirección Regional del SEA— que el Proyecto **no genera una alteración significativa en los tiempos de desplazamiento ni en la libre circulación**, descartándose así los efectos adversos contemplados en el artículo 7° letras b) y c) del RSEIA.

**POR TANTO,**

**A LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL RESPETUOSAMENTE SOLICITAMOS:** Tener presente lo expuesto y, en definitiva, desestimar el Oficio N°11641/2026 DNO de la Subsecretaría, acogiendo en consecuencia el recurso de reclamación presentado.



**Raimundo Vicuña Díaz**

C.I. N° 13.442.348-K



**Francisco Steib Pinto**

C.I. N° 15.948.718-0