

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
COMITÉ DE MINISTROS
MGGH

ACUERDO SOBRE RECURSOS DE
RECLAMACIÓN ATINGENTES AL PROYECTO
“CONEXIÓN VIAL RUTA 78 HASTA RUTA 68”,
CUYO PROPONENTE ES SOCIEDAD
CONCESIONARIA CONEXIÓN VIAL RUTA 78 –
68 S.A.

En sesión, de fecha 24 de noviembre de 2025, el Comité de Ministros a que se refiere el artículo 20 de la Ley N°19.300, reunido en sesión ordinaria N°8, ha adoptado el siguiente:

ACUERDO N°14/2025

RESUMEN

El Comité de Ministros acordó rechazar los recursos de reclamación deducidos por los observantes del procedimiento de participación ciudadana en contra de la resolución de calificación ambiental del Proyecto, manteniendo su calificación favorable.

En cuanto a la eventual **incompatibilidad** del trazado de la vía con lo previsto en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago y el Plan Regulador Comunal de Pudahuel, se concluye que no existe incompatibilidad de la vía con los instrumentos de planificación territorial.

Respecto al descarte de riesgo en la **salud** de la población por **emisiones atmosféricas**, se determinó adecuadamente que no concurre un riesgo significativo ya que estas serán de baja magnitud, temporales y controladas, cumpliendo el Proyecto con la normativa aplicable y considerando compensaciones atmosféricas adecuadas.

En relación a la justificación de la inexistencia de riesgo en la **salud** de la población por emisiones de **ruidos molestos**, se estableció correctamente que no se genera un efecto significativo, ya que el Proyecto cumple con la normativa acústica aplicable vigente, considerando las medidas de control propuestas.

En materia de la acreditación de no generación de impactos significativos en sistemas de vida y costumbres de grupos humanos por **aumento de tiempos de desplazamiento**, se concluye que la predicción y evaluación de impactos asociados a este componente fue adecuada y suficiente, siendo estos impactos no significativos, reversibles y de baja magnitud.

En lo relativo a **riesgos de inundaciones**, se concluye que, respecto del riesgo de inundaciones o deslizamientos de tierra, fue debidamente abordado en el proceso de evaluación ambiental del Proyecto.

En lo concerniente a la eventual proliferación de **plagas y vectores biológicos**, la evaluación ambiental del Proyecto demuestra una adecuada gestión de ello, tanto en la fase de construcción como de operación.

VISTOS:

1. La RCA N°202513001106/2025, de fecha 17 de marzo de 2025, de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana de Santiago (“Comisión” o “COEVA RM”), que calificó favorablemente el Estudio de Impacto Ambiental (“EIA”) del proyecto “Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68” (“Proyecto”), de Sociedad Concesionaria Conexión Vial Ruta 78 – 68 S.A. (“Titular”).

2. El recurso de reclamación interpuesto con fecha 24 de abril de 2025, ante la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental ("SEA" o "Dirección Ejecutiva") en su calidad de Secretaría del Comité de Ministros, en contra de la Resolución Exenta N°202513001106, de 17 de marzo de 2025 ("RCA N°202513001106/2025" o "RCA"), de la COEVA RM, por Mayka Martínez Lizama ("Reclamante Mayka Martínez").
3. El recurso de reclamación, interpuesto con fecha 20 de mayo de 2025, ante la Dirección Ejecutiva, en su calidad de Secretaría del Comité de Ministros, en contra de la RCA N°202513001106/2025, de la COEVA RM, por Sociedad Agrícola Pebe Limitada ("Reclamante Pebe Limitada").
4. La Resolución Exenta N° 202599101412, de 23 de mayo de 2025, mediante la cual la Dirección Ejecutiva del SEA, en su calidad de Secretaría del Comité de Ministros, admitió a tramitación ambos recursos de reclamación.
5. La presentación del Titular, de fecha 21 de julio de 2025, ingresada ante la Dirección Ejecutiva, en su calidad de Secretaría del Comité de Ministros, mediante la cual informa en relación al recurso de reclamación interpuesto por Mayka Martínez en contra de la RCA.
6. La presentación del Titular, de fecha 21 de julio de 2025, ingresada ante la Dirección Ejecutiva, en su calidad de Secretaría del Comité de Ministros, mediante la cual informa en relación al recurso de reclamación interpuesto por Pebe Limitada en contra de la RCA.
7. La presentación del Titular, de fecha 29 de octubre de 2025, formulada ante la Dirección Ejecutiva en su calidad de Secretaría del Comité de Ministros, mediante la cual solicita se tenga presente lo que indica.
8. El Memorándum N°202512109178, de 07 de noviembre de 2025, de la Dirección Regional del Servicio de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago ("SEA RM"), que informa respecto de los recursos de reclamación interpuestos en contra de la RCA.
9. La presentación de la Reclamante Pebe Limitada, de fecha 20 de noviembre de 2025, mediante la cual solicita se tenga presente lo que indica.
10. El Acta de Sesión Ordinaria N° 8, de 24 de noviembre de 2025, del Comité de Ministros, donde consta que se presentaron los antecedentes técnicos y jurídicos concernientes a los recursos de reclamación interpuestos en contra de la RCA. En la referida sesión estuvieron presente los siguientes ministros: i) Sra. María Heloisa Rojas Corradi, Ministra del Medio Ambiente; ii) Señor Álvaro García, Ministro de Economía y Ministro de Energía; y iii) Señora Ignacia Fernández, Ministra de Agricultura.
11. Los demás antecedentes que constan tanto en el expediente de evaluación ambiental como en el de reclamación administrativa del Proyecto.
12. Lo dispuesto en la Ley N°19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente ("Ley N°19.300"); en el Decreto Supremo N°40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ("RSEIA"); en el Decreto Exento RA N°118894/239/2025, de 21 de noviembre de 2025, de la Subsecretaría de Medio Ambiente, que estableció el orden de subrogancia para la Directora Ejecutiva del SEA; en la Resolución Exenta N°689, de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que modifica y refunde el estatuto interno de organización y funcionamiento del Comité de Ministros; en el Decreto con Fuerza de Ley N°1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N°19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado ("Ley N°19.880"); y, en la Resolución N°36, de 2024, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO

1. Descripción del Proyecto

- 1.1. El Proyecto tiene como objetivo la materialización de la Conexión Vial Ruta 78 – Ruta 68, que generará interconectividades, mediante una conexión directa con (3) tres autopistas concesionadas actualmente en operación: Costanera Norte, Ruta 68 y Autopista del Sol o Ruta 78.

El Proyecto consiste en la construcción y operación de 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 entre 100 y 120 km/h. Específicamente, el trazado inicia en el término de la autopista Concesión Costanera Norte, en la comuna de Pudahuel, y se extiende longitudinalmente en dirección sur, empalmando en Av. Tres Poniente, en la comuna de Maipú.

Para materializar este corredor vial, se construirán 21 estructuras: 3 para los enlaces principales –Ruta 68, Callejón de Los Perros y Ruta 78–, un viaducto –Ruta 78–, 16 para pasos superiores, inferiores o interprediales, y dos losas para un canal de aguas lluvias.

El Proyecto ingresó a evaluación de impacto ambiental bajo la tipología establecida en el artículo 10 letra e) y artículo 3 letra e.7 del RSEIA, correspondiente a autopistas.

El Proyecto se sometió a evaluación de impacto ambiental como EIA atendido que requiere reasentamiento de grupos humanos, según se dispone en el artículo 11 letra c) de la Ley N° 19.300 y artículo 7 del RSEIA.

En el marco de la evaluación ambiental del Proyecto, se desarrollaron dos procesos de participación ciudadana (“PAC”). El segundo de estos se decretó por concurrencia de modificaciones sustantivas, presentándose un total de 256 observaciones ciudadanas entre ambos procedimientos.

A través del Informe Consolidado de Evaluación N° 20251310926 (“ICE”), de 21 de febrero de 2025, el SEA RM recomendó calificar favorablemente el Proyecto, ya que cumple con la normativa ambiental aplicable detallada en su capítulo 10, cumple con los requisitos de carácter ambiental contenidos en los Permisos Ambientales Sectoriales (“PAS”) especificados en el Capítulo 11 del ICE y se hace cargo de los efectos, características o circunstancias establecidas en el artículo 11 letra c) de la Ley N° 19.300 y artículo 7 del RSEIA, proponiendo medidas de compensación adecuadas, según de especifica en el Capítulo 7 de dicho documento.

Mediante la RCA N°202513001106/2025, la Comisión calificó favorablemente el EIA del Proyecto.

2. Procedimiento de reclamación

- 2.1. En contra de la RCA, la Reclamante Mayka Martinez y la Reclamante Pebe Limitada interpusieron los recursos de reclamación individualizados en los Vistos N° 2 y 3 de este acto, en virtud del artículo 29 de la Ley N°19.300, en relación con el artículo 20 del mismo cuerpo legal, mediante los cuales solicitan se deje sin efecto la RCA, por estimar que sus observaciones ciudadanas no fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto.

- 2.2. Mediante la Resolución Exenta N°202599101412, de fecha 23 de mayo de 2025, de la Dirección Ejecutiva del SEA, en su calidad de Secretaría del Comité de Ministros, se admitió a trámite ambos recursos de reclamación.
- 2.3. Con fecha 21 de julio de 2025, el Titular informó mediante las presentaciones de los Vistos N° 6 y 7, al tenor de ambos recursos de reclamación, solicitando su rechazo.
- 2.4. Mediante los oficios ordinarios N°202599102724, 202599102725, 202599102726, 202599102727 y 202599102728, todos de 11 de agosto de 2025, esta Secretaría solicitó informar sobre los recursos de reclamación a la Subsecretaría de Salud Pública, a la Subsecretaría del Medio Ambiente, a la Subsecretaría de Transportes, a la Subsecretaría de Servicios Sociales, así como a la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo, respectivamente.

En respuesta a la solicitud de informe, la Subsecretaría del Medio Ambiente, presentó el Oficio Ordinario N°6103, de fecha 29 de septiembre de 2025; la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo, presentó el Oficio Ordinario N°440, de fecha 09 de octubre, de la División de Desarrollo Urbano y N°522, de fecha 25 de noviembre, ambos de 2025; la Subsecretaría de Transportes, presentó el Oficio Ordinario N°33583, de fecha 11 de noviembre de 2025; la Subsecretaría de Salud Pública, presentó el Oficio Ordinario N°2893, de fecha 12 de noviembre de 2025. Finalmente, la Subsecretaría de Servicios Sociales, presentó el Oficio Ordinario N°863, de fecha 10 de marzo de 2026.

- 2.5. Mediante presentación de 29 de octubre de 2025, el Titular solicitó se tenga presente una serie de consideraciones que indica respecto del Oficio Ordinario N°440, de fecha 09 de octubre de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo ("Ord. N° 440/2025 MINVU").
- 2.6. Con fecha 07 de noviembre de 2025 el SEA RM") evacuó su informe mediante Memorándum N°202512109178.
- 2.7. Mediante presentación de fecha 20 de noviembre de 2025, Pebe Limitada solicitó se tuviesen presente las consideraciones que indica en relación con el Of. Ord. N° 440/2025 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- 2.8. Se hace presente que los diversos actos trámite previamente citados, y que se sucedieron durante la tramitación de este procedimiento de reclamación, serán considerados en su justo mérito en lo que resulte pertinente en el análisis de las materias reclamadas.

3. **Análisis de los fundamentos de las reclamaciones PAC**

- 3.1. En relación con el análisis de los fundamentos de los recursos de reclamación interpuestos por las reclamantes, que se fundan en que algunas de sus observaciones presentadas durante el proceso PAC no habrían sido debidamente consideradas en la RCA, este Comité de Ministros estima necesario dejar establecido una serie de consideraciones, como cuestión previa al pronunciamiento sobre lo sustantivo de dichas reclamaciones.
 - 3.1.1. Los recursos de reclamación de observantes PAC interpuestos y admitidos a tramitación, tienen la pretensión de dejar sin efecto la RCA, por estimar que no fueron debidamente consideradas sus observaciones ciudadanas y, adicionalmente, dictar en su reemplazo una resolución de calificación ambiental desfavorable. Es aquella pretensión la que delimita los términos del debate y fija los límites de la decisión que emitirá este Comité de Ministros acorde al principio de congruencia, que viene a enlazar tal pretensión con el mérito del proceso de evaluación y de la vía recursiva, conforme lo dispone el inciso segundo del artículo 78 del RSEIA.
 - 3.1.2. En la lógica de lo expuesto, el análisis acerca de la debida consideración de las observaciones ciudadanas en el proceso de evaluación ambiental dice relación con que la materia observada haya sido debidamente abordada en aquél. Así, el análisis no dice relación con la respuesta propiamente tal –

forma—, sino con que efectivamente el proceso de evaluación se haya hecho cargo de la materia observada –fondo—.

Esto se vincula con el principio de permanencia o conservación de los actos administrativos.¹ Es así como los defectos de forma tienen menor significado y deben acarrear la invalidez de la decisión administrativa solamente si recaen en un requisito esencial y generan perjuicio. De lo contrario, el acto conserva su validez y sigue surtiendo todos sus efectos. De esta manera, el artículo 13 de la Ley N°19.880 establece que el vicio invalidante debe ser esencial y ocasionar perjuicio, disponiendo en su inciso segundo lo siguiente: *“el vicio de procedimiento o de forma sólo afecta la validez del acto administrativo cuando recae en algún requisito esencial del mismo, sea por naturaleza o por mandato del ordenamiento jurídico y genera perjuicio al interesado”*².

Lo anterior también se explica bajo la pretensión del sistema legal de anular la menor cantidad de actos jurídicos atendidos los principios de eficacia y seguridad jurídica: *“De este modo, en la medida que sea posible, los actos que incurran en infracciones y que puedan ser subsanadas deben ser susceptibles de ser mantenidos”*³.

De esta manera, la consideración de cada una de las observaciones ciudadanas reclamadas debe guardar concordancia con un análisis finalista del acto administrativo en contra del cual se ejercen, por lo cual corresponde, en esta etapa, examinar la entidad del vicio que se reclama en cada caso y que, además, no exista posibilidad alguna de conservar el acto mediante el saneamiento del vicio reclamado.

- 3.1.3. Enseguida, según se colige de los arts. 29 y 30 bis de la Ley N° 19.300 y del artículo 78 del RSEIA, la reclamación administrativa no se satisface con la sola reiteración de observaciones formuladas durante la evaluación ambiental ni con la mera afirmación de que estas no habrían sido debidamente consideradas, sino que exige explicar, de manera específica y fundada, las razones técnicas y/o jurídicas por las cuales se estima que la respuesta otorgada por la autoridad o por el proponente resulta insuficiente.

Tal exigencia es una consecuencia necesaria del principio de presunción de legalidad, validez y eficacia de los actos administrativos consagrado en la Ley N°19.880, de modo que quien impugna una resolución de calificación ambiental soporta la carga de exponer y justificar, en el propio recurso, los motivos concretos que desvirtuarían dicha presunción. En consecuencia, no basta con manifestar disconformidad general con el acto reclamado, sino que es indispensable identificar el defecto preciso que se atribuye al procedimiento o a la motivación de la decisión. Por ello, las reclamaciones formuladas en términos genéricos, vagos o meramente declarativos no pueden prosperar.

- 3.1.4. Por lo tanto, corresponderá acoger un arbitrio administrativo de esta naturaleza cuando la materia observada y posteriormente reclamada no haya sido considerada debidamente en el proceso de evaluación ambiental, por

¹ La jurisprudencia ha reconocido que la ley N° 19.880 contempla este principio. En concreto, cabe destacar los fallos de la E. Corte Suprema recaídos en las siguientes causas: “Andes Iron SPA con Servicio de Evaluación Ambiental”, rol N°12.907-2018, considerando trigésimo primero y trigésimo segundo de la sentencia de casación, de 26 de septiembre de 2019; e “Inversiones GNL Talcahuano SPA con Asociación Gremial Cámara de Comercio de Penco”, rol N° 91.629-2021, considerando décimo séptimo, de 11 de enero de 2023.

² En ese sentido, se ha señalado que: *“(…) puede concluirse que, al menos desde la perspectiva formal o procedimental, la legalidad del acto administrativo se pone en entredicho cuando el requisito es esencial (ejemplo: la notificación del acto; la recepción de pruebas; la emisión de un informe potestativo de otra Administración Pública) y siempre que dicha omisión cause perjuicio al interesado, aplicando el viejo adagio procesal de no hay nulidad sin perjuicio”*, en BERMÚDEZ SOTO, Jorge, *Derecho Administrativo General*³ (Santiago, Legal Publishing Chile, 2014), p. 166.

³ CORDERO VEGA, Luis, *Lecciones de Derecho Administrativo*² (Santiago, Legal Publishing Chile, 2015), p. 312.

las razones contenidas en el recurso de reclamación, haciendo necesario enmendar la situación. Cuando ello no ocurra, el recurso será rechazado.

- 3.2. Asentado lo anterior, corresponde analizar los recursos de reclamación individualizados precedentemente, para lo cual este Comité de Ministros ha sistematizado y ordenado sus fundamentos de la siguiente forma:

3.2.1. **Incompatibilidad territorial:** Trazado de la vía no se adecuaría a lo proyectado en los instrumentos de planificación territorial metropolitano y comunal respectivos. Se hace presente que este fundamento corresponde únicamente al planteado por el recurso de reclamación presentado por la Reclamante Pebe Limitada y que no se extiende a los demás fundamentos respecto de los cuales se pronunciará el presente acuerdo, ya que ellos corresponden exclusivamente a la Reclamante Mayka Martínez.

3.2.2. **Riesgo en la salud de la población por emisiones atmosféricas y de ruidos:** Se estima que existiría un inadecuado descarte de impactos significativos, una insuficiencia en las medidas de control tanto en emisiones atmosféricas como de ruido. Respecto de emisiones atmosféricas, estima que el plan de compensación de emisiones (“PCE”) preliminar no cumpliría los estándares del Programa de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la RM (“PPDA RM”). Respecto del área de influencia de ruido se estima que se debió incluir el Liceo Bicentenario de Niñas. Asimismo, la reclamante incluye los efectos del uso del asfalto en la contaminación atmosférica y la salud humana.

3.2.3. **Sistemas de vida y costumbres de grupos humanos (“SVCGH”).** El recurso de reclamación sostiene que la evaluación ambiental del Proyecto no consideró adecuadamente sobre las comunidades vecinas al trazado, especialmente el **aumento de tiempos de desplazamiento**, la pérdida de conectividad vial y peatonal durante la construcción y operación.

3.2.4. **Impactos en recursos hídricos:** No se habrían modelado correctamente las alteraciones a la calidad de aguas tanto superficiales como subterráneas. También estima que se omitió un análisis de los impactos en la biota acuática.

3.2.5. **Riesgos de inundaciones.** Se alega que un proyecto vial que no considere adecuadamente los riesgos de inundaciones o deslizamientos de tierra, asociados al cambio climático, puede generar impactos negativos sobre el ecosistema y comunidades.

3.2.6. **Aumento de plagas y vectores biológicos** como consecuencia de la construcción de una gran obra de infraestructura.

- 3.3. Asimismo, de acuerdo con los lineamientos esbozados en el Considerando 3.1 precedente, entre otras, las siguientes materias incluidas en los recursos de reclamación no serán abordadas, por no poder ser reconducidas al contenido de ninguna de las observaciones ciudadanas formuladas por cada reclamante:

3.3.1. Impactos significativos en SVCGH en cuanto a actividades económicas de la comunidad con motivo de las emisiones atmosféricas del Proyecto;

3.3.2. Impactos significativos en las condiciones fisicoquímicas el Humedal Río Mapocho con motivo de las emisiones atmosféricas del Proyecto;

3.3.3. Impactos por reasentamiento inadecuadamente evaluados, omitiendo enfoque de género, infancia y derechos colectivos;

3.3.4. Áreas verdes de enlace con Avda. Tres Poniente afectadas por el Proyecto no serán regadas por el Proponente.

- 3.3.5. Insuficiente información de línea de base sobre fauna en categoría de conservación;
- 3.3.6. Subestimación de impactos directos e indirectos en fauna en categoría de conservación, medidas de gestión y/o control insuficientes, omisión de planes de restauración;
- 3.3.7. El Proyecto no incorpora una evaluación seria ni medidas de protección concretas para el humedal urbano Río Mapocho; se ignoró además su importancia ecológica, paisajística y social. Deficiente evaluación de flora, fauna, vegetación y paisaje. Humedal fuera del área de influencia;
- 3.3.8. Proyecto debió haber ingresado por letras "p)" y "s)" del artículo 10 de la Ley N° 19.300;
- 3.3.9. Impactos en SVCGH con motivo de instalación de PTAS;
- 3.3.10. Incompatibilidad del Proyecto con la Ley Marco Cambio Climático, porque no considera deslizamientos de tierra; con el plan nacional de adaptación al cambio climático en ciudades, porque no incorpora áreas verdes, drenajes pluviales ni preservación de ecosistemas naturales; con la ley de humedales urbanos, porque afecta al humedal Río Mapocho; y con la ley de infraestructura verde y cambio climático, porque no integra sus principios;
- 3.3.11. Diseño de la plaza propuesta es inadecuado, debido al limitado acceso peatonal;
- 3.3.12. Fragmentación de la red de ciclovías, en intersecciones Avda. Isabel Riquelme y Avda El Rosal. Se requiere trazado continuo, seguro y conectado;

4. **Análisis del primer fundamento de las reclamaciones**

En relación con la supuesta **incompatibilidad territorial del Proyecto** planteada por la Reclamante Pebe Limitada (Considerando N°3.2.1 precedente), este Comité de Ministros tiene presente los siguientes aspectos:

- 4.1. Respecto de la supuesta incompatibilidad territorial del Proyecto, la reclamante funda su recurso argumentando que el Proyecto carecería de compatibilidad territorial con el Plan Regulador Metropolitano de Santiago ("PRMS") y con el Plan Regulador Comunal ("PRC") de Pudahuel, toda vez que el trazado aprobado por la RCA no correspondería a los definidos en dichos instrumentos. Sostiene, que el trazado ejecutado por el MOP y la concesionaria difiere del eje vial previsto para la prolongación de la Costanera Norte (vía T48P), lo que implicaría una afectación directa sobre el predio de su propiedad, denominado "Resto Fundo Las Mercedes", al impedir el desarrollo inmobiliario planificado por el PRC, el cual destina el sector a usos residenciales de alta densidad. Asimismo, alega que el Proyecto no considera la ejecución de las obras de conectividad local establecidas en el PRC de Pudahuel.
- 4.2. Por su parte, el **Titular**, en su informe de 21 de julio de 2025, señala que el Proyecto aprobado corresponde a un camino público proyectado y declarado como tal, mediante Decreto Exento N° 903/2017, en ejercicio de las competencias especiales y prevalentes del Ministerio de Obras Públicas.

Agrega, que tal alegación se basa en una interpretación errada de la normativa urbanística, que mal entiende que este tipo de infraestructura se encontraría bajo el régimen común de la Ley General de Urbanismo y Construcciones ("LGUC"), la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones ("OGUC"), el Plan Regulador Metropolitano de Santiago y el Plan Regulador Comunal del Pudahuel. Al respecto, especifica que es improcedente hacer aplicable al Proyecto la figura de uso de suelo denominada "Espacio Público" de la LGUC, ya que confunde de forma errada, el

concepto de “calle” o “red vial” de la LGUC, con el de “camino público” de la Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas (“LOMOP”), así como al confundir la categoría de “espacio público” con la categoría de “red y trazado de infraestructura”, obviando el régimen jurídico especial aplicable al Proyecto, y que es el regulado por la LOMOP y el Decreto N°2190, de 1930, Reglamento de la Ley de Caminos (“RLC”), así como la jurisprudencia consolidada de la Contraloría General de la República (“CGR”) sobre la admisibilidad urbanística de este tipo de obras.

Especifica, que el Proyecto corresponde a una infraestructura estatal de transporte, consistente en un camino público, declarado así mediante Decreto Exento N° 903 del MOP, de 17 de agosto de 2017 y, por tanto, sometido al régimen de los caminos públicos de la LOMOP y el RLC. Del mismo modo, al tratarse de un camino trazado por el MOP, tanto este como los terrenos necesarios para su ejecución consisten en una obra de utilidad pública de conformidad al artículo 105 de la LOMOP.

Puntualiza, además, que la planificación del trazado del Proyecto por parte del MOP, fue fruto de un largo proceso de estudio y planificación, en el cual no sólo intervinieron servicios de SEREMI MOP, sino que también otros órganos de la Administración del Estado, de manera coordinada, entre ellos la SEREMI de Vivienda y Urbanismo.

Estima, el Titular, que el reclamante confunde, de forma errada la categoría de “calle” o “red vial” de la LGUC, con el de “camino público” de la LOMOP, lo que resulta errado ya que los caminos públicos proyectados para recorrer ciudades o para unir otros caminos públicos, y que hayan sido declarados así por la Presidencia de la República- a través del MOP- cuentan con un régimen especial, distinto al de la legislación urbanística que invoca el recurso.

Sin perjuicio de lo anterior, precisa el Titular, la definición del trazado del Proyecto se desarrolló de manera coordinada con los demás organismos del Estado atingentes, entre ellos, la SEREMI MINVU.

Refuerza su argumento citando el pronunciamiento de la Contraloría General de la República en su Dictamen N° E188454, de 24 de febrero de 2022, que versa precisamente sobre un requerimiento de particulares respecto de la construcción del camino público denominado “Proyecto Orbital Sur Santiago”, que objetan que no estaría previsto en el PRMS y que alteraría el equilibrio natural y el suelo agrícola de las comunas de San Bernardo, Calera de Tango y Peñaflor. Al respecto, la autoridad contralora es clara en señalar que “(...) *la circunstancia alegada por los recurrentes, en el sentido de que el PRMS no consulta actualmente la vía que se pretende concesionar, no constituye una situación que permita alterar lo concluido, toda vez que, si bien a dicho instrumento de planificación territorial le corresponde definir parte de la vialidad estructurante -vías expresas y troncales-, ello no es óbice a la competencia del Ministerio de Obras Públicas para proyectar y construir caminos públicos como el de la especie, y para disponer las pertinentes expropiaciones en función de la declaratoria de utilidad pública prevista en el artículo 105 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, lo cual es sin perjuicio de las coordinaciones pertinentes con los organismos que correspondan*”.

Finaliza señalando que la observación ciudadana de la reclamante fue debidamente considerada en la evaluación ambiental del Proyecto.

4.3. En atención a los antecedentes ventilados en el procedimiento, este **Comité de Ministros** estima que:

4.3.1. En efecto, en el **Capítulo 15 de su Adenda**, el Titular se hizo cargo respecto de las observaciones en relación al PRC de Pudahuel y al PRMS, explicando que el MOP, mediante el ya citado Decreto N°729 Exento, de 2008, **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 administrada por la Dirección de Vialidad del MOP a contar de dicha fecha.

Posteriormente, en agosto de 2017, ratifica lo anterior mediante el **D.S. N° 903**, respecto de la declaración de camino público.

- 4.3.2. Luego, el Titular dio cuenta que el Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de la SEREMI RM del MINVU, mediante el **Ord N°5456/2017**, dio su conformidad al Proyecto y que éste 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 comunas de Pudahuel y Maipú. Finalmente, informó el Titular que mediante **Ord. N°1451/2022** la SEREMI MINVU RM, dio su conformidad respecto del trazado definitivo al Proyecto.
- 4.3.3. En virtud de lo anterior, concluyó que la vialidad propuesta se encuentra contemplada en el Instrumento de Planificación Regional, en lo particular sobre la vialidad del PRMS. Ambos ordinarios de la SEREMI MINVU, referidos por el Titular, se encuentran acompañados en el **Anexo 1.R.1 de la Adenda**, documentos que dan cuenta de la revisión y evaluación que hizo la SEREMI MINVU respecto del Proyecto en específico.
- 4.3.4. Asimismo, el **Capítulo 15 de la Adenda** se hace cargo de las vías comunales proyectadas en el PRC de Pudahuel, señalando expresamente que, respecto de la planificación de vías comunales, según lo observado en el PRC, la colectora P21 C (San Pedro) es una vía futura que cruza el trazado de la Conexión Vial (COVI7868) pero que no está contemplada el desarrollo de la misma en el Proyecto en evaluación, puesto que tal vía no forma parte de los antecedentes referenciales con los cuales se estudió la propuesta, ni forma parte de las Bases de Licitación del proyecto CV7868. Sin embargo, el Titular explicó que su desarrollo futuro no es incompatible con el Proyecto y, en su oportunidad, podrá plantearse, por quien corresponda, como un cruce desnivelado por sobre la Conexión Vial 7868, siendo técnicamente factible su ejecución en el futuro.
- 4.3.5. En virtud de lo anterior, la SEREMI MINVU no formuló más observaciones al Proyecto sobre este punto, pronunciándose conforme sobre la materia mediante Of. Ord. N° 2879/2023.
- 4.3.6. A su vez, en el **Anexo 11. A de la Adenda Complementaria**, el Titular desarrolla un acabado análisis respecto del PRMS y sus pertinentes modificaciones aplicables al Proyecto. En dicho análisis, el Titular destaca que se vincula directamente con el Objetivo N° 3 del PRMS y su modificación, que se refiere a la necesidad de contar en la planificación territorial metropolitana con una estructura vial jerarquizadas y racionalizada. Respecto de lo informado en dicha Adenda Complementaria, el Gobierno Regional se pronunció conforme mediante Of. Ord. N° 5112/2024.
- 4.3.7. Aún más, en la evaluación técnica a la observación ciudadana relativa a la compatibilidad territorial del Proyecto, se explica que mediante Of. Ord. N° 1451, de fecha 01 de septiembre de 2022, la SEREMI MINVU RM, dio su conformidad respecto del trazado definitivo al Proyecto. En dicha respuesta se señala que la obra forma parte de la red de conectividad vial interregional y metropolitana definida por el Decreto Exento N° 729/2008 del Ministerio de Obras Públicas, y su actualización, mediante Decreto Exento N° 143/2023, los cuales incorporan la conexión entre Ruta 68 y Ruta 78 al sistema de caminos públicos nacionales. Indica, asimismo, que la competencia exclusiva y excluyente para determinar la planificación de un camino público está radicada en el Ministerio de Obras Públicas, de conformidad con el artículo 1 de la LOMOP. De esta manera, el SEA RM concluye que la vialidad proyectada se encuentra correctamente armonizada en el marco del sistema vial estructurante reconocido a nivel metropolitana y que, por tanto, no se contraviene la planificación territorial metropolitana ni comunal vigente.

- 4.3.8. Asimismo, considerando la clara interpretación de la CGR sobre el régimen jurídico aplicable a los caminos públicos bajo la tuición del MOP, y que el Titular además acreditó durante la evaluación ambiental que realizó las debidas coordinaciones con la SEREMI MINVU RM, es que este Comité de Ministros estima que no existe incompatibilidad territorial alguna y que las observaciones de la reclamante fueron debidamente abordadas.
- 4.3.9. Se hace presente, además, que en relación con los Oficios Ordinarios N° 440 y 522 de la División de Desarrollo Urbano, dicho informe también se refiere y ajusta a lo dictaminado por la CGR sobre la referida materia.
- 4.4. En consecuencia, este Comité de Ministros estima que los antecedentes aportados permiten concluir que las observaciones ciudadanas relacionadas a la compatibilidad territorial fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto y en la RCA N°202513001106/2025, por lo cual corresponderá rechazar en todas sus partes el recurso de reclamación interpuesto por la Reclamante Pebe Limitada.

5. **Análisis del segundo fundamento de las reclamaciones**

En relación con el **riesgo en la salud de la población por emisiones atmosféricas y de ruido**, planteado por la Reclamante Mayka Martínez (Considerando N°3.2.2 precedente), este Comité de Ministros tiene presente los siguientes aspectos:

- 5.1. La **Reclamante** fundó su recurso de reclamación en que el Proyecto presenta riesgo para la salud de las personas, en lo referido tanto a emisiones atmosféricas como emisiones de ruido. Estima, que existiría un inadecuado descarte de impactos significativos respecto de ambos tipos de emisiones, y falta de medidas de control en materia de contaminación atmosférica y ruido. Respecto de las emisiones atmosféricas, señala que el PCE no cumpliría los estándares del PPDA RM. Asimismo, estima que el uso del asfalto impacta en la contaminación atmosférica y, por ende, en la salud humana. En relación con el área de influencia de ruido agrega que se no incluyó el Liceo Bicentenario de Niñas.
- 5.2. El **Titular**, en su informe, señala que el Proyecto no genera un riesgo para la salud de la población, ya que se evaluó correctamente la generación de emisiones de material particulado PM10 y PM 2,5 y de otros contaminantes atmosféricos, entre ellos, los vinculados al uso del asfalto en la construcción del Proyecto. Asimismo, indica que el Proyecto descartó adecuadamente el impacto por emisiones de ruido.
- 5.3. En atención a los antecedentes ventilados en el procedimiento, este **Comité de Ministros** estima que:
 - 5.3.1. En relación con las **emisiones atmosféricas** el ICE aborda expresamente- en su numeral 6.2.1- el efecto del artículo 11 letra a) de la Ley N° 19.300, concluyendo que el Proyecto no genera ni presenta riesgo para la salud de la población.
 - 5.3.2. En el **Anexo 4.B de la Fase de Construcción y 4.C de la Fase de Operación de la Adenda Excepcional**, el Titular adjunta el estudio de emisiones atmosféricas del Proyecto y presenta la metodología y estimación de las emisiones de material particulado y gases por fase y año cronológico.
 - 5.3.3. Asimismo, en el Capítulo 6 del Anexo 4.B y el Capítulo 7 del Anexo 4.C de la de la Adenda Extraordinaria, el Titular presenta la evaluación del cumplimiento del PPDA RM, y señala que el Proyecto **requiere compensar sus emisiones en las fases de construcción y operación del Proyecto**. En resumen, el ICE da cuenta que el Proyecto deberá compensar sus emisiones de MP10, para las fases de construcción y operación, de tal manera de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 64, punto 3, del

PPDA RM. Además, se señala en el ICE que, en el Anexo 11.A de la Adenda Excepcional o Extraordinaria, el Titular presenta un PCE preliminar.

- 5.3.4. El ICE también especifica que, **durante el desarrollo de las obras del Proyecto**, se implementarán **acciones de control**, las cuales se detallan en el Capítulo 7.0 del Anexo 4.B de la Adenda Excepcional.
- 5.3.5. A su vez, la RCA, en su Considerando 4.3.4 para la fase de construcción y Considerando 4.4.5 para la fase de operación, refrenda lo ya señalado al respecto en el ICE, **confirmando que la SEREMI MMA se pronunció conforme, mediante su Oficio Ord. N° 245/2025.**
- 5.3.6. Asimismo, en el marco del presente procedimiento recursivo, la Subsecretaría de Salud Pública, mediante Of. Ord. B32/N° 2893, de 13 de noviembre de 2025, informa sobre la correcta evaluación ambiental del Proyecto en materia de emisiones atmosféricas. Respecto de dicho informe, se estima necesario destacar que el Titular incorporó en su Proyecto medidas de control de las emisiones de material particulado respirable identificadas en la fase de construcción, además de la compensación de estas emisiones, siendo esto último lo que permitirá hacerse cargo preventivamente del eventual impacto que podría producirse en la calidad del aire del área de influencia durante esta fase. Respecto de la fase de operación, se estima pertinente destacar que, en la evaluación del Proyecto, se desarrolló un acabado análisis para la estimación de emisiones en dicha fase, considerando tanto un “Escenario Local” y un “Escenario Región Metropolitana”, esto es, se consideró el efecto del aumento de las emisiones en el entorno inmediato, así como a escala metropolitana.

Adicionalmente, es necesario recalcar del informe que en relación a la calidad del aire durante la fase de construcción, comparando los aportes modelados en cada uno de los receptores discretos identificados en el área de influencia, con los valores establecidos en las respectivas normas de calidad, para sus descriptores anuales y de 24 horas, se concluye que los aportes modelados de MP10 y MP2.5 como concentración anual o 24 horas corresponderían a un aporte de muy baja magnitud y de carácter temporal. Respecto de la calidad del aire, durante la fase de operación, se estima resaltar que en la evaluación ambiental del Proyecto fue posible concluir que el aporte de las emisiones de material particulado respirable sería prácticamente nulo y que las medidas de pavimentación asociada a la compensación en la etapa de construcción seguirán teniendo efecto durante la etapa de operación, permitiendo reducir el aporte global del Proyecto.

- 5.3.7. En consecuencia, en relación con el impacto por emisiones atmosféricas del Proyecto, se definió que se trata de un impacto no significativo atendidos los antecedentes presentados por el Titular, como además se aprecia del Considerando 6.1 de la RCA, tanto en la fase de construcción como de operación. Como ya se señaló, la SEREMI MMA concordó con dicha conclusión ya que, respecto de este impacto, el Proyecto solo quedó sujeto a las reglas del PPDA RM, confirmándose que el Titular aportó información suficiente para descartar impactos significativos en la salud de la población por emisiones atmosféricas, condicionándose en el Considerando 11.3 de la RCA la forma de presentar el PCE definitivo en el marco del PPDA RM.
- 5.3.8. A mayor abundamiento, se estima necesario recalcar que no se debe confundir la necesidad de compensar en el marco de un PCE en virtud del PPDA, con que se genere necesariamente un riesgo a la salud de la población, confusión que se manifestó en el recurso y que pretende asimilarles de manera errada y equívoca. Como señala la “Guía para la evaluación ambiental del riesgo para la salud de la población” (SEA, Segunda edición 2023), un proyecto no necesariamente genera o presenta riesgo para la salud de la población por el solo hecho de generar emisiones atmosféricas en una declarada zona latente o saturada o requerir implementar un

mecanismo de compensación para cumplir con un plan de prevención o descontaminación. En el caso del Proyecto, quedó fehacientemente acreditado que no se generaba un riesgo a la salud de la población, sin perjuicio de tener que compensar emisiones en el marco del PPDA.

- 5.3.9. En cuanto al uso de asfalto en la construcción del Proyecto, y su impacto en la contaminación atmosférica, dicha observación fue respondida abordando de manera muy pertinente la preocupación de la reclamante. En efecto, la respuesta a la observación señala que el Proyecto en su diseño sigue los estándares establecidos en el Volumen N° 3 del Manual de Carreteras específicamente en el numeral 3.604 Diseño de Pavimentos, el que se ajusta a la normativa ambiental vigente en el territorio nacional. El diseño de los pavimentos es validado por el Laboratorio Nacional de Vialidad. En este sentido, se indica que este manual ha sido concebido para estandarizar la infraestructura vial, como instrumento de gestión que entrega instrucciones técnicas, ambientales y se constituye una guía para la infraestructura vial del Proyecto. Asimismo, la respuesta explica que como se señala en la Descripción de Proyecto se construirá mayoritariamente de rellenos para la conformación de terraplenes, para lo cual se usa material inerte que alcanza. Por tanto, el principal elemento para la construcción de la obra no cuenta con toxicidad inferida en la observación. Adicionalmente, la consideración a la observación ciudadana puntualiza que el efecto de las emisiones provenientes del asfalto en la formación de ozono es mínimo en comparación con otros productos, como por ejemplo los de cuidado personal y limpieza, fuente emergente de emisiones orgánicas que produce grandes cantidades de aerosoles orgánicos secundarios.
- 5.3.10. En conclusión, en relación con las emisiones atmosféricas, este Comité de Ministros estima que fue debidamente descartado el riesgo para la salud de la población por emisiones atmosféricas, por lo que las alegaciones sobre este punto serán desestimadas.
- 5.3.11. Por su parte, respecto del riesgo para la salud de la población por **emisiones de ruido**, como señala el Considerando 4.3.4 de la RCA, se reconoce que durante la fase de construcción se generarán emisiones de ruido provenientes de fuentes móviles asociadas a los frentes de obra, así como también, desde las instalaciones de faenas al momento de la movilización de equipos y maquinaria hacia los puntos de trabajo. Es por ello que el Proyecto implementará medidas de control de ruido en los distintos puntos en los que es requerida, consistentes en uso de microaglomerado y barreras acústicas que permitan la protección del receptor evaluado. Tales medidas se describen en la Tabla 30 del Anexo 4.E Estudio de Ruido y Vibraciones de la Adenda Excepcional.
- 5.3.12. Sin perjuicio de la generación de emisiones acústicas, el mismo Considerando 4.3.4 de la RCA concluye que, considerando la información proporcionada en la Tabla 30 del Anexo 4.E Estudio de Ruido y Vibraciones de la Adenda Excepcional, se puede señalar que, para la fase de construcción, el Proyecto cumple con los máximos normativos establecidos en el D.S. N° 38/11 MMA, mediante la implementación de dichas medidas. Al respecto, la RCA destaca que la SEREMI de Salud, mediante su Oficio Ord. N° 49 del 09 de enero de 2025, se pronuncia conforme.
- 5.3.13. A su vez, en el Considerando 4.4.5 de la RCA, se reconoce que el Proyecto genera emisiones de ruido durante la fase de operación, lo que se evaluó de conformidad a la normativa de referencia FTA. La RCA, en su numeral 10.12 a propósito del cumplimiento del D.S. N° 38/2011 del MMA, se describen las medidas de control tanto para la fase de construcción como de operación, que permiten que el Proyecto cumpla con los límites establecidos en dicha norma de emisión.

- 5.3.14. Así, nuevamente se está ante un impacto que fue clara y fundadamente identificado como no significativo, y que cumple con los límites establecidos por el D.S. N° 38/2011 del MMA. En efecto, la RCA- en su numeral 6.1- respecto de las emisiones de ruido reconoce, que para la fase de construcción, el Proyecto cumple con el D.S. N° 38/2011 del MMA aplicando medidas de control, descritas en el acápite 1.3.1.3 del Anexo 4.E de la Adenda Excepcional. Por su parte, respecto de la fase de operación, el mismo numeral 6.1 aclara que el Proyecto no genera impacto significativo, aplicando las medidas de control, las cuales se describen en el acápite 1.3.2.2 del Anexo 4.E de la Adenda Excepcional. Todo lo anterior, lleva a la RCA concluir que no se generará un impacto acústico en los receptores cercanos a su emplazamiento.
- 5.3.15. Sin perjuicio de ello, la RCA da cuenta- además- como respecto de este impacto, que el Proyecto avanza más allá en materia de ruido, a través de compromisos ambientales voluntarios, como el CAV 12.10 Plan de comunicación a los receptores sensibles por emisiones de ruido durante la fase de construcción, CAV 12.11 Plan de monitoreo de emisiones de ruido para la fase de construcción, y CAV 12.29 Instalación de Pantallas Acústicas Tramo Zanjón de la Aguada Costanera Norte – Asunción, medidas adicionales de gestión del ruido que dan cuenta de una actitud diligente y proactiva del Titular en materia de ruido.
- 5.3.16. Asimismo, se hace presente que la SEREMI de Salud, mediante Of. Ord. N° 49, de fecha 09 de enero de 2025, se pronuncia conforme con el Proyecto. Igualmente, es necesario destacar que el ya citado Of. Ord-. B32/N° 2893, de 13 de noviembre de 2025, emitido por la Subsecretaría de Salud Pública, en el marco del procedimiento recursivo, confirma que la evaluación de las emisiones de ruido fue acertada, ya que los antecedentes presentados permiten validar el cumplimiento de los límites establecidos en la norma de ruido vigente en todo el territorio nacional, así como de los valores propuestos en el estándar de referencia comprometido para la fase de operación.

Señala el referido oficio que, con los niveles de ruido modelados para las fases de construcción y operación, y considerando la implementación de todas las medidas de control contempladas para la fase de construcción y operación, el Proyecto dará cumplimiento a los límites máximos aplicables de la norma de ruido y al estándar de referencia comprometido, en todos los receptores identificados. Asimismo, dicho informe confirma expresamente que no se afectará el Liceo Bicentenario de Niñas, el cual se encuentra en el área de análisis del Proyecto por emisiones de ruido en todo el sector residencial existente en el entorno del identificado como “receptor 7”.

Se hace presente igualmente que, mediante Of. Ord. N° 06103, de 29 de septiembre de 2025, la Subsecretaría del Medio Ambiente, en el marco del procedimiento de reclamación, también informa que el Titular aporta los antecedentes suficientes y adecuados para descartar la generación de impactos significativos en la salud de la población tanto respecto de emisiones atmosféricas como de ruido.

- 5.3.17. En consecuencia, en relación con las emisiones de ruido, este Comité de Ministros estima que todos los argumentos dirigidos a cuestionar la adecuada determinación del impacto de emisiones de ruido como no significativo respecto al riesgo de la salud de la población, o acusar el no cumplimiento de la norma de emisión de ruido D.S. N° 38/2011 o calificar de insuficientes las medidas de control de ruido, deben ser desestimadas.
- 5.4. En conclusión, este Comité de Ministros considera que los antecedentes aportados permiten concluir que las observaciones ciudadanas relacionadas con emisiones atmosféricas y emisiones de ruido fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto y en la RCA

N°202513001106/2025, por lo cual corresponderá rechazar el recurso de reclamación interpuesto debido a esos fundamentos.

6. **Análisis del tercer fundamento de las reclamaciones PAC**

En relación con la afectación a los SVCGH que plantea la Reclamante Mayka Martínez (Considerando N°3.2.3 precedente), en materia de **aumento en los tiempos de desplazamiento** para las comunidades vecinas, este Comité de Ministros estima que se debe tener presente las siguientes consideraciones:

- 6.1. La **Reclamante** sostiene que la evaluación ambiental del Proyecto no consideró adecuadamente los efectos sociales y territoriales sobre las comunidades vecinas al trazado, especialmente en relación con el aumento de tiempos de desplazamiento y la pérdida de conectividad vial y peatonal durante la construcción y operación. Afirma, que estos impactos afectarían la calidad de vida y las rutinas diarias de las familias residentes en el área de influencia, alterando sus SVCGH, conforme al literal d) del artículo 11 de la Ley N°19.300. Asimismo, acusa que se habría omitido una caracterización adecuada de la movilidad cotidiana y del acceso a servicios básicos, y que en la evaluación no se habría exigido medidas suficientes de mitigación.
- 6.2. En su traslado, el **Titular** expuso que precisamente el objetivo del Proyecto de conectividad vial es justamente alivianar los tiempos de desplazamiento y otorgar mejor conectividad a la RM. Además de esto, a través del análisis del expediente de evaluación, es posible establecer que el Titular evaluó correctamente este componente en relación con la afectación a las comunidades circundantes a esta nueva vía. Agrega, que los estudios desarrollados demuestran que, a pesar del aumento de los flujos de ciertas vías, el grado de saturación de estas no presentan un aumento significativo respecto de su condición base, en ninguno de los 3 horarios planteados, solo presentando un leve aumento en el período punta tarde, el cual igualmente tiene poca significancia.
- 6.3. En atención a los antecedentes ventilados en el procedimiento, este **Comité de Ministros** estima que:
 - 6.3.1. En primer lugar, cabe señalar que, en materia de medio humano y alteración de SVCGH, el único impacto que se califica como significativo, como se aprecia del Considerando 5.1 de la RCA, es el desplazamiento residencial de los hogares ubicados en las áreas requeridas por el Proyecto para ese reasentamiento, impacto respecto del cual la Reclamante no ahonda.
 - 6.3.2. Ahora bien, en el Considerando 6.3 de la RCA, se identifica claramente el impacto “Aumento en los tiempos de desplazamiento vehicular en vías utilizadas por el proyecto” durante la fase de construcción, donde se presenta un profuso análisis sobre este componente, analizando cada uno de los literales del artículo 7 del RSEIA, tanto su letra a) relativa a la intervención, uso o restricción al acceso de los recursos naturales utilizados como sustento económico del grupo o para cualquier otro uso tradicional, letra b) relativo a los impactos por aumentos en los tiempos de desplazamiento, letra c) referente a la alteración al acceso o la calidad de los bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica y letra d) respecto de la dificultad o impedimento para el ejercicio o manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.
 - 6.3.3. Dado que el elemento de juicio más recurrente en la reclamación dice **relación con el aumento en los tiempos de desplazamiento**, se estima necesario hacer énfasis que en el análisis que se desarrolla respecto de la letra b) del artículo 7 del RSEIA, en el Anexo G de la Adenda Complementaria, el Titular identificó a los grupos humanos potencialmente afectados por el impacto relativo al aumento en los tiempos de desplazamiento vehicular en vías utilizadas por el Proyecto, desarrollando un

profuso análisis para la **fase de construcción** respecto del flujo vehicular para la comuna de Pudahuel y Maipú. En lo que interesa, respecto del descarte de impacto significativo en los tiempos de desplazamiento, el Titular realizó una modelación para sus fases constructivas utilizando el modelo de asignación de plataforma SATURN, preparado en el marco del denominado “Estudio de Actualización de demanda y Evaluación Social de las modificaciones dispuestas en los Decretos Supremos MOP DS N° 160 y DS N° 232”, con informe final de junio 2022, el que se presentó en el Anexo 1.H de la Adenda Complementaria. Dadas las dificultades para la ejecución de las obras en la fase de construcción, se optó por presentar 3 tramos distintos de intervención, con un cronograma de ejecución claro para cada uno.

En definitiva, lo que esta sección de la RCA concluye es que solo se presentan variaciones de tiempo inferior a un minuto en los tiempos de desplazamiento para el escenario de 2 desvíos, incluso para otros casos detectando aumentos de tiempo inferiores a medio minuto. Aún más, concluye que en toda el área de influencia hay pequeños aumentos, pero también disminuciones debido a reasignaciones de tráfico que varían su elección de ruta, ya que una pequeña parte del tráfico dejará de circular por la Ruta 78. Asimismo, el análisis incluye un estudio respecto del transporte público y el flujo peatonal.

- 6.3.4. Para la **fase de operación**, también se desarrolla un análisis tanto respecto del flujo vehicular, del transporte público y del flujo peatonal. Respecto del flujo vehicular, los grados de saturación de la mayoría de los ejes de circulación que se identifican disminuyen, debido al tráfico que captura el Proyecto. Respecto del transporte público, en la fase de operación, de acuerdo con los análisis desarrollados en el Estudio de Tránsito Vial, los tiempos de desplazamiento se reducen con la implementación del Proyecto. En relación con el flujo peatonal, el Proyecto se desarrollará principalmente en un área sin peatones, salvo en ciertas áreas que ahí se identifican dónde sí se presentan tránsitos peatonales. Sobre el particular, el análisis permite concluir que los tiempos de desplazamiento peatonal no cambian significativamente, y que las distancias caminadas no varían entre las situaciones con y sin proyecto, señalando que la única diferencia correspondería a los semáforos que se sugieren los cuales, de ejecutarse, generarían diferencias máximas del orden de 30 segundos en los tiempos de desplazamiento de los peatones, debido a que se reemplazaría la prioridad actual que tienen a través de pasos de cebra, por semáforos que generarían algún nivel de espera promedio.

Así, esta sección de la RCA concluye que es posible destacar que los principales resultados del estudio de tránsito y movilidad desarrollado por el Titular indicaron que no hay incrementos significativos en los tiempos de desplazamiento, pero sí se identificaron mejoras significativas gracias al Proyecto en la fase de operación. Asimismo, en todos los casos estudiados no se observó una saturación superior al 85% en las vías empleadas para la fase de construcción.

Finaliza el análisis señalando que, considerando que gran parte de la vía disminuirá los tiempos de desplazamiento durante la fase de operación del Proyecto, se indica que el este no generará alteración significativa a los SVCGH.

Sin perjuicio de lo anterior, en el Considerando 11.5 de la RCA, respecto a la Condición 5, en materia de impacto en vialidad, la SEREMITT señala- en el subnumeral 4 que en efecto se observan aumentos en los tiempos de desplazamiento, aunque lo que realmente ocurre es una redistribución de los tiempo de viaje, pero se reconoce que se puede afectar el flujo que ingresa hacia 3 Poniente en Camino Melipilla, detectándose un posible efecto en el tiempo de desplazamiento de los usuarios en esa zona que habría quedado

sin analizarse, en virtud de lo cual la SEREMI condiciona un análisis expost, que deberá ser presentado ante la SEREMITT RM.

6.3.5. Asimismo, se hace presente que en el marco de la tramitación de los recursos de reclamación materia de este acuerdo, mediante Of. Ord. N° 33583/2025 SRM-RM, de 11 de noviembre de 2025, la Subsecretaría de Transportes confirma que el Titular considera medidas y compromisos ambientales voluntarios, los cuales fueron incorporados adecuadamente en el análisis respectivo del estudio de movilidad presentado, observando en sus resultados que se atenúan los efectos del Proyecto, tanto en fase de construcción como fase de operación. Junto con ello, confirma que la respectiva SEREMI verificó que el descarte del artículo 7 letra b) del RSEIA fue efectuado de manera correcta tanto para la fase de construcción como de operación.

6.4. Por todo lo anterior, este Comité estima que ha quedado demostrado que la RCA y los antecedentes de la evaluación ambiental en los que se sustenta, dan cuenta que no se genera un impacto significativo en materia de SVCGH, en todas sus dimensiones, incluido el análisis respecto de los tiempos de desplazamiento, por lo que todas las alegaciones de la recurrente sobre esta materia deben ser descartadas.

En conclusión, este Comité de Ministros estima que los antecedentes aportados permiten concluir que las observaciones ciudadanas relacionadas al impacto en sistemas de vida y costumbres, en especial en materia de tiempos de desplazamiento, fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto y en la RCA N°202513001106/2025, por lo cual corresponderá rechazar el recurso de reclamación interpuesto debido a este fundamento.

7. Análisis del cuarto fundamento de las reclamaciones PAC

En relación con la **afectación a recursos hídricos**, planteada por la Reclamante Mayka Martínez (Considerando N° 3.2.4 precedente), este Comité de Ministros estima pertinente tener a la vista lo siguiente:

7.1. La Reclamante sostiene que el Proyecto no habría considerado, de forma suficiente, los posibles impactos en la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, particularmente en zonas próximas al Río Mapocho, canales de regadío y napas freáticas. Estima que no se exigió una línea de base hídrica robusta ni un monitoreo adecuado de calidad de aguas. Añade que no se habrían evaluado los efectos acumulativos ni las posibles filtraciones o derrames durante la fase de construcción.

7.2. El Titular, en su informe, responde que se desarrolló correctamente la línea de base de hidrología y que la reclamante ni siquiera esboza de qué manera estima que fue insuficiente. El Titular explica que se identificó y caracterizó la subcuenca y cuenca del área de influencia del Proyecto. Los cauces identificados corresponden al Río Mapocho, Zanjón de la Aguada, Canal de Riego La Farfana, Canal Colector de Aguas Lluvia La Farfana, y un canal de riego secundario. Se hizo especial énfasis en estudiar el impacto sobre el Río Mapocho sobre un área susceptible de inundación por crecidas en su cauce regular, pero dado que el Proyecto no incorpora obras sobre dicho cauce, no existe interferencia directa entre el Proyecto y el Río Mapocho. En consecuencia, se concluyó que el impacto no será significativo.

7.3. En atención a los antecedentes expuesto en el procedimiento recursivo, este **Comité de Ministros** considera se debe atender a lo siguiente:

7.3.1. En primer lugar, es necesario señalar que lo que observó la reclamante en materia de recursos hídricos dice relación, genéricamente, con contaminación del agua y modificación de la calidad del agua de los acuíferos, ampliando latamente en el recurso de reclamación los aspectos que supuestamente no habría abordado el Proyecto.

- 7.3.2. Sin perjuicio de lo anterior, en relación a la afectación a **aguas superficiales**, en el Considerando 6.2 de la RCA, en el título destinado al análisis del componente **Agua (superficiales)**, se señala que en el área del Proyecto se identifica la presencia de canales de riego, de aguas lluvias, el Zanjón de La Aguada y el Proyecto se emplaza cercano al Río Mapocho. Para poder descartar la generación de impactos en este componente producto de la construcción y operación del Proyecto, en el Anexo 3.I Limnología y Calidad del Agua de la Adenda, se presenta la línea de base de calidad del agua superficial. Cabe destacar que el Proyecto solo interviene un cauce natural que corresponde al Zanjón de la Aguada y no interviene los cauces del Canal Ortuzano, Canal de Descarga La Farfana, Canal de Riego Rinconada de Maipú ni Colector de Aguas Lluvias Camino La Farfana (R78), ya que solo propone el paso de sus obras sobre estos, a través de estructuras cuyos estribos se fundan fuera del cauce de cada uno de estos cursos de agua.
- 7.3.3. Cabe hacer presente que la RCA da cuenta que se analizaron muestras de agua de fuentes superficiales distribuidas en el entorno cercano al área de construcción de obras, en el Río Mapocho y en el Zanjón de La Aguada. Los resultados muestran un alto grado de intervención de los cauces producto de la canalización de ello. Las distintas muestras fueron evaluadas con los parámetros de la Nch 1.333 para agua de riego.
- Ahora bien, a pesar de no afectar durante la fase de construcción los cauces identificados, igualmente el Titular incorpora el Compromiso Ambiental Voluntario “CAV-15 Calidad del agua superficial”, como una adicionalidad con el fin de verificar y, por ende, continuar demostrando, que no se generará impactos en la calidad natural actual ni los ecosistemas acuáticos de dichos cauces intervenidos.
- 7.3.4. En consecuencia, dado que no se ejecutarán obras o actividades en el Río Mapocho, que las intervenciones en los cauces artificiales y el Zanjón de La Aguada son puntuales, y en un período acotado de tiempo, y considerando además que el Proyecto no genera afectación en el marco de la norma secundaria de calidad ambiental vigente (D.S. N° 53/2014 del MMA), se puede concluir fehacientemente que el Proyecto no generará efectos adversos significativos sobre recursos hídricos.
- 7.3.5. En segundo lugar, respecto a la eventual afectación a **aguas subterráneas**, en el Capítulo 6 de la Adenda se aclara, en el documento denominado “Análisis de potenciales impactos y metodología de construcción de obras”, que se desarrollaron una serie de modelaciones y caracterizaciones hidrogeológicas que llevan a concluir que no habrá cambios en las elevaciones de las aguas subterráneas asociadas al acuífero correspondiente, y tampoco modificaciones en el balance debido a posibles afloramientos en el terreno. Se aclara que, en el hipotético caso de afloramientos eventuales, serían transitorios y como máximo llegarían al 0,5% de la recarga superficial. Así, los estudios hidrogeológicos y modelaciones numéricas concluyen que las estructuras del Proyecto no afectarán el respectivo acuífero.
- 7.3.6. En consecuencia, este Comité de Ministros estima que la evaluación ambiental del Proyecto se hizo cargo correctamente de los eventuales impactos en los recursos hídricos, tanto superficiales como subterráneos.
- 7.4. En conclusión, este Comité de Ministros estima que los antecedentes aportados permiten concluir que las observaciones ciudadanas relacionadas a potenciales afectaciones a recursos hídricos fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto y en la RCA N°202513001106/2025, por lo cual corresponderá rechazar el recurso de reclamación interpuesto debido a este fundamento.

8. Análisis del quinto fundamento de las reclamaciones PAC

Respecto de impactos por **riesgos de inundaciones y deslizamientos de tierra**, planteado por la Reclamante Mayka Martínez (Considerando N° 3.2.5 precedente), este Comité de Ministros estima pertinente tener en consideración lo siguiente:

8.1 La **Reclamante** expresa que un proyecto vial que no considere adecuadamente los riesgos de inundaciones o deslizamientos de tierra, asociados al cambio climático, puede generar impactos negativos sobre el ecosistema y comunidades.

8.2 El **Titular** señala que, durante la evaluación ambiental, sí se analizó el impacto sobre el Río Mapocho por estar el Proyecto sobre un área susceptible de inundación por crecidas del cauce regular de este. Sin embargo, no se incorporan obras de arte sobre el cauce actual de este, por tanto, no existe interferencia directa entre el Proyecto y el Río Mapocho.

8.3 En atención a los antecedentes expuesto en el procedimiento recursivo, este **Comité de Ministros** considera se debe atender a lo siguiente:

- 8.3.1 Respecto al riesgo de deslizamientos de tierra o remoción en masa, la RCA contempla obras de protección de taludes por eventual erosión fluvial en el Considerando 4.3.1.2 Acciones, las que se aplican dentro del corredor vial en los niveles esperables de crecidas del Mapocho.
- 8.3.2. También en el 4.4.1.1 Partes y obras de la RCA, respecto de los fosos para evacuación de aguas superficiales se propone una batería de fosos ubicados tanto al oriente como al poniente del corredor vial, para conducir las aguas lluvias, evitando acumulaciones de agua, protegiendo así los taludes generados en el marco del Proyecto.
- 8.3.3 En relación con riesgos por inundaciones y deslizamientos, el Plan de Prevención de Contingencias (Considerando 13.1 RCA) abordan el riesgo de inundación por precipitaciones (Considerando 13.1.2 RCA) tanto para la fase de construcción como de operación, el riesgo de inundaciones por desborde de cauces (Considerando 13.1.3 RCA) también para la fase de construcción y operación.
- 8.3.4 El estudio “Trazas de Inundación” modeló hidráulicamente el Zanjón de La Aguada mediante HEC-RAS, con información topográfica 2019 y escenarios de crecida T=100 años (351 m³/s). Los resultados demostraron que el Proyecto no altera la capacidad hidráulica ni genera nuevas zonas de inundación, manteniendo niveles y velocidades idénticos en condición con y sin proyecto. Las estructuras (Puente Zanjón, Viaducto Zanjón de La Aguada y Puente Zanjón Norte) cuentan con revancha hidráulica $\geq 2,57$ m, cumpliendo con el D.S. N° 50, de 2015, del MOP, sobre condiciones técnicas en el proyecto, construcción y operación de obras hidráulicas del artículo 294 del Código de Aguas.
- 8.3.4 Respecto de la mecánica de suelos en particular, se respondió directamente la observación de la reclamante respecto de deslaves y hundimientos, señalando que en el Anexo 1.I de la Adenda Complementaria, se incluyó una versión actualizada del Estudio de Mecánica de Suelos, y en particular respecto a la llegada del Proyecto con los ejes N°2 y N°3 a la comuna de Maipú, se concluye que los suelos muestreados son aptos para la construcción del Proyecto.
- 8.3.5 Igualmente, respecto a la observación de la reclamante en relación a zonas inundables, se responde que el diseño del corredor vial contempla una rasante de aproximadamente 5,5 metros de altura en promedio, la cual se encuentra por sobre los niveles esperables de las crecidas del Río Mapocho (diseño cota mínima T=200 años). Asimismo, y en consideración al Estudio Hidráulico, encargado por la Dirección de Obras Hidráulicas del Ministerio de

Obras Públicas, el Proyecto considera en su diseño las sugerencias establecidas en dicho estudio, incorporando protecciones a los terraplenes, para disminuir las presiones hidráulicas ante eventuales crecidas extraordinarias del río Mapocho, evitando dicho riesgo.

Se resalta en dicha respuesta que las obras de protección a partir de la implementación de soluciones para el manejo de las condiciones de inundabilidad, el Proyecto demuestra que ha considerado las obras necesarias para evitar problemas derivados de la zona de emplazamiento del Proyecto, relacionados a crecidas del Río Mapocho, y, con ello, resguardar la seguridad de los futuros usuarios de la vía.

- 8.3.4 De esta manera, es posible concluir de la evaluación ambiental del Proyecto que no se detectan riesgos de inundación, erosión ni deslizamientos; considerando que las obras se emplazan sobre cauces canalizados y zonas con control hidráulico permanente.
- 8.3.8 Se hace presente que no se incluye expresamente la consideración del cambio climático porque a la época de evaluación ambiental del Proyecto, dicha variable ambiental en el marco del SEIA no se encontraba vigente. De todas formas, es claro como la evaluación del Proyecto da cuenta de cómo el riesgo de inundaciones y deslizamientos de tierras fue debidamente abordado, por lo que las alegaciones de la reclamante sobre este punto también serán descartadas.
- 8.3.9 En consecuencia, este Comité de Ministros considera que la evaluación ambiental del Proyecto abordó correctamente el riesgo por inundaciones o deslizamientos de tierra y respondió adecuadamente las observaciones ciudadanas sobre la materia.

9. **Análisis del sexto fundamento de las reclamaciones PAC**

En relación con la potencial proliferación de plagas, como roedores, durante la fase de construcción del Proyecto, de acuerdo a lo planteado por la Reclamante Mayka Martínez (Considerando N° 3.2.6 precedente), este Comité de Ministros estima pertinente tener a la vista lo siguiente:

9.1 La Reclamante señala que la realización de grandes obras de infraestructura como la del Proyecto genera proliferación de plagas y vectores biológicos que podrían afectar a la salubridad públicas en las comunidades colindantes.

9.2 El Titular en su traslado señala que se identificaron correctamente las plagas y vectores biológicos para evaluar su potencial impacto. En efecto, ya en el Capítulo 9 del EIA, el Proyecto da cuenta que en lo que respecta a la fase de construcción y desmantelamiento de la instalación de faenas, se procederá a reacondicionar sanitariamente el lugar, evitando la proliferación de vectores.

9.3 En atención a los antecedentes expuesto en el procedimiento recursivo, este **Comité de Ministros** considera se debe tener a la vista lo siguiente:

- 9.3.1 En la respuesta a la observación de la reclamante se respondió de manera precisa respecto a la eventual proliferación de vectores, en relación al CAV titulado "CAV01-MH Desarrollo y ejecución de Plan de Trabajo para el control de vectores sanitarios durante la fase de construcción", el que, en esencia, propone que el Titular contratará una empresa experta en materias de control de vectores y plagas para que desarrolle y ejecute un Plan de Trabajo para el control de vectores sanitarios. Dicho plan tiene por objetivo controlar posibles vectores sanitarios en todo el sector donde se ejecuten movimientos de tierra debido a las actividades del Proyecto.
- 9.3.2 Aun más, el Proyecto contempla además acciones para evitar la proliferación de plagas durante la fase de operación, evitando la dispersión de basura

doméstica a lo largo de todo el trazado, de manera de evitar la atracción de vectores, según se expresa en el capítulo 9 del EIA.

9.3.3 En consecuencia, este Comité de Ministros estima que la eventual generación de plagas o vectores biológicos fue pertinentemente abordada por la evaluación del Proyecto.

9.4 En consecuencia, este Comité de Ministros estima que fue debidamente considerada la observación ciudadana de la reclamante en materia de plagas y vectores biológicos, por lo que las alegaciones sobre este aspecto en el recurso serán desestimadas.

10. Habiéndose analizado así los fundamentos de los recursos de reclamación admitidos a trámite en el presente procedimiento recursivo, en atención a lo expresado en los considerandos precedentes, este Comité de Ministros acuerda lo siguiente:

ACUERDA:

1. A la presentación del Titular, de fecha 29 de octubre de 2025: A lo principal, **téngase presente**; al primer otrosí, **téngase por acompañados los documentos**; al segundo otrosí, **estese a lo resuelto** más abajo.
2. A la presentación de Sociedad Agrícola Pebe Limitada de 20 de noviembre de 2025: A lo principal, **téngase presente**; al otrosí, **téngase por acompañados los documentos**.
3. **Rechazar** el recurso de reclamación interpuesto por Mayka Martínez Lizama, en contra de la Resolución Exenta N°202513001106, de 24 de abril de 2025, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago, de conformidad con los fundamentos expresados en la parte considerativa del presente acto administrativo.
4. **Rechazar** el recurso de reclamación interpuesto por Sociedad Agrícola Pebe Limitada, en contra de la Resolución Exenta N°202513001106, de 20 de mayo de 2025, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago, de conformidad con los fundamentos expresados en la parte considerativa del presente acto administrativo.
5. **Facultar** a la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental para que emita la pertinente resolución que lleve a efecto el presente acuerdo y, si fuere necesario, corrija los errores de redacción y otros de carácter formal que se contengan en el mismo.

FRANCISCA TOLEDO ECHEGARAY
Ministra del Medio Ambiente
Presidenta del Comité de Ministros

ÁLVARO NAVARRO MEDEL
Director Ejecutivo (S)
Servicio de Evaluación Ambiental
Secretario del Comité de Ministros

Distribución:

- Integrantes del Comité de Ministros:
 - Ministra del Medio Ambiente, señora Francisca Toledo Echegaray
 - Ministro de Minería y Economía, Fomento y Turismo, señor Daniel Mas Valdés
 - Ministro de Agricultura, señor Jaime Campos Quiroga
 - Ministra de Energía, señor Ximena Rincón González
 - Ministra de Salud, señora May Chomalí Garib

- Dirección Ejecutiva, SEA
- División Jurídica, SEA
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA
- Departamento de Recursos de Reclamación, SEA

Archivo Rol 14-2025