

SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
Región Metropolitana de Santiago
PRESENTE

24 de junio de 2026
Nº de registro 202613303783

De mi consideración,

Mediante la presente, vengo a ingresar a vuestro servicio "Respuesta MTT Oficio N° 202699102433 SEA - Recurso EIA Instituto Nacional del Cáncer", correspondiente a Oficio N° 19669/2026 SRM-RM.

Se adjunta documento:

- [Respuesta MTT Oficio N° 202699102433 SEA - Recurso EIA Instituto Nacional del Cáncer](#)

Saluda atentamente a usted,



Firmado Digitalmente por
Felipe César Hernández
Jara
Fecha: 24-06-2026
15:29:54:806 UTC -04:00
Razón: Firma realizada
por el sistema OPV
Lugar: OPV

Felipe César Hernández Jara
Subsecretaría de Transportes
Servicio Público



ANT.: Oficio N° 202699102433 de 18 de mayo de 2025 del Servicio de Evaluación Ambiental (SEA)

MAT.: Informa en el marco del recurso de reclamación interpuesto en contra de la Resolución Exenta RCA N° 20261300158/2026, correspondiente a la DIA del proyecto "Nuevo Establecimiento de Salud Instituto Nacional del Cáncer", cuyo titular es Sociedad Concesionaria Instituto Nacional del Cáncer S.A.

**DE : SR. MARTÍN MACKENNA
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.**

**A : SR. ÁLVARO NAVARRO MEDEL
DIRECTOR EJECUTIVO (S)
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
SECRETARIO DEL COMITÉ DE MINISTROS**

En el oficio mencionado en el Ant. se informa que se han interpuesto recursos de reclamación en contra de la Resolución Exenta N° 20261300158 de la Comisión de Evaluación de la RM, que calificó favorablemente el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto "Nuevo Establecimiento de Salud Instituto Nacional del Cáncer".

En el marco de dicha impugnación y para resolverla adecuadamente, se nos requiere informar fundadamente lo siguiente:

*"si durante el proceso de evaluación se presentaron antecedentes adecuados y suficientes para justificar la inexistencia de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 letra c) de la Ley N° 19.300, alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, en particular, en cuanto a la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, en consideración **a la congestión vial, tránsito de camiones y capacidad de la infraestructura vial y urbana.**" (el énfasis es nuestro)*

En primer lugar, y a modo de contexto general, se debe precisar que el proponente cuenta con un **Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) aprobado mediante Resolución Exenta N° 162/2025 de 10 de enero de 2025**, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, en adelante, la Secretaría Regional. Dicho estudio vial de carácter sectorial, comprende la totalidad del proyecto ingresado al Servicio de Evaluación Ambiental; Por ende, las medidas de mitigación establecidas en dicho IMIV son incorporadas como condición base del estudio de movilidad presentado en la evaluación ambiental.

Por otra parte, cabe hacer presente que, durante el procedimiento de revisión de la EIA, la Secretaría Regional emitió los siguientes pronunciamientos:

- Pronunciamiento respecto de la DIA, lo que se materializó mediante Oficio N°23624/2024 SRM -RM de 08 de agosto del 2024, que comunicó observaciones.
- Pronunciamiento en relación a la ADENDA del proyecto, a través del Oficio N°21830/2025 SRM-RM de 29 de julio del 2025, que comunicó observaciones.

- Pronunciamiento respecto de la ADENDA Complementaria, y que corresponde al oficio N°39021/2025 SRM RM del 30 de diciembre del 2025, el que comunica conformidad con el proyecto, siempre que se cumplan las condiciones en el oficio señaladas.

Es preciso hacer presente, que, en una primera instancia, se realizó una revisión parcial del estudio debido a la falta de archivos digitales de respaldo, lo que impidió validar íntegramente los análisis de movilidad. Por otra parte, se solicitó aclarar la correspondencia entre el proyecto presentado ante el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) y el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), exigiendo tablas comparativas de superficies y estacionamientos. En ese sentido, se indicó que, al no tener aprobado el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), no se podían considerar las medidas de mitigación para descartar impactos significativos en los tiempos de desplazamiento

Tras la respuesta del titular, se mantuvieron observaciones críticas, centrándose en la operatividad vial del proyecto, principalmente en cuanto a los problemas de acceso: Se rechazó el diseño del acceso en fase de construcción por la calle Belisario Prats, ya que no permitía el movimiento simultáneo de entrada y salida, lo que generaría bloqueos en una vía bidireccional. Por otra parte, el Titular presentó un "Plan de gestión vial" incorporando medidas asociadas a la fase de construcción, pero dicho documento no incorporaba la información suficiente para dar una opinión técnica por lo que se solicitó incorporar detalles específicos y planimetría.

Finalmente, en la ADENDA complementaria la Secretaría Regional verificó que el descarte al literal 7b) del D.S. N° 40 de 2012 del Ministerio de Medio Ambiente, fue efectuado de manera correcta y que el titular respondió adecuadamente las observaciones presentadas por la autoridad, por lo que se pronunció conforme en el oficio N°39021/2025, ya citado.

Ahora bien, respecto de la consulta específica formulada, referida a la eventual *"obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, en consideración a la congestión vial, tránsito de camiones y capacidad de la infraestructura vial y urbana"*, cabe señalar que el consultor estructuró el Informe de Movilidad conforme a los criterios establecidos en el documento *"Contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios"* (SEA, 2022). Asimismo, para el análisis de la fase de operación utilizó como antecedente el IMIV previamente aprobado, en concordancia con los lineamientos contenidos en la *"Guía para la predicción y evaluación de impactos sobre los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos en el SEIA"* (SEA, 2025). Dicho enfoque metodológico fue revisado y validado durante el proceso de evaluación sectorial del Informe de Movilidad.

En este contexto, se verificó que el análisis consideró expresamente los tres elementos señalados en la consulta: congestión vial, tránsito de camiones y capacidad de la infraestructura vial y urbana. Para ello, el Titular evaluó de manera independiente las fases de construcción y operación, utilizando un modelo de transporte desarrollado en el software SATURN, herramienta que permite representar las condiciones de operación de la red vial considerando las restricciones de capacidad de la infraestructura existente.

Respecto de la fase de construcción, el Titular incorporó los flujos de camiones asociados a dicha etapa, los cuales fueron definidos de manera consistente con los antecedentes presentados en el resto de la EIA. Sobre esta base, se modeló el escenario de mayor demanda vehicular proyectada, concluyéndose que no se generarían impactos significativos sobre los tiempos de desplazamiento de los usuarios de la red vial.

Por su parte, para la fase de operación se aplicó la misma metodología de análisis, incorporando adicionalmente las medidas de mitigación establecidas en el IMIV



aprobado. Conforme a los resultados obtenidos, dichas medidas permiten absorber los efectos atribuibles al proyecto dentro del área de influencia definida para el modo “vehículos privados”, concluyéndose igualmente que no se producen impactos significativos sobre los tiempos de desplazamiento.

Cabe señalar, que el modelo SATURN utilizado corresponde al mismo modelo aprobado en el marco del IMIV, circunstancia que fue corroborada durante la revisión de la EIA. En consecuencia, se verificó que la herramienta de modelación empleada cumpliera con los criterios metodológicos contenidos en el Manual de Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (MESPIVU) vigente.

Adicionalmente, con el objeto de reforzar la adecuada inserción del proyecto durante su fase de construcción, el Titular incorporó un Plan de Gestión Vial que contempla medidas operacionales orientadas a resguardar la seguridad vial de trabajadores y usuarios, así como a minimizar interferencias sobre la circulación vehicular en el entorno del proyecto. Del mismo modo, se incorporaron los Compromisos Ambientales Voluntarios N°13.1, 13.7 y 13.13 en la RCA N°20261300158 que califica favorablemente el proyecto, relacionados con la gestión del flujo vehicular durante dicha etapa.

En virtud de lo anterior, se concluye que el Titular incorporó adecuadamente las variables asociadas a **congestión vial, tránsito de camiones y capacidad de la infraestructura vial y urbana** en el Informe de Movilidad presentado, haciéndose cargo de las externalidades derivadas del proyecto mediante las medidas contenidas en el IMIV aprobado, el Plan de Gestión Vial y los Compromisos Ambientales Voluntarios considerados. Por consiguiente, se concluye que los antecedentes presentados permiten descartar la generación de impactos significativos sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento, en conformidad con la normativa ambiental vigente.

Sin otro particular, saluda atentamente usted



Distribución:

KAREN PAULINA ROBILIARD - SECRETARIA(O) - GESTION Y DESARROLLO
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM – OFICINA DE PARTES
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.