REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
DIRECCIÓN EJECUTIVA
GRC

RESUELVE RECURSO DE RECLAMACIÓN (PROPONENTE) ATINGENTE AL PROYECTO "TALCA – SAN MIGUEL", CUYO PROPONENTE ES RENTAS RA CUATRO LIMITADA.

RESOLUCIÓN EXENTA N° (AL COSTADO)

SANTIAGO,

VISTOS:

1. El recurso de reclamación interpuesto, con fecha 31 de agosto de 2022, por don Leopoldo Silvio Rodríguez Abasolo, en representación de Rentas RA Cuatro Limitada e Inmobiliaria San Miguel SpA (en adelante e indistintamente, el "Reclamante" o el "Proponente"), ante la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, "SEA"), en contra de la resolución exenta N° 202207001135, de 19 de julio de 2022 (en adelante e indistintamente, "RCA N° 202207001135/2022" o "RCA"), de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule (en adelante, la "Comisión").

2. La RCA N° 202207001135/2022, de la Comisión, que calificó desfavorablemente la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, la "DIA") del proyecto denominado "Talca – San Miguel" (en adelante, el "Proyecto"), del Proponente.

3. Los demás antecedentes que constan en el proceso de evaluación ambiental y en la fase recursiva del Proyecto.

4. Lo dispuesto en la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, "ley N° 19.300"); en el decreto supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que contiene el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, "RSEIA"); en el decreto supremo N° 40, de 6 de abril de 2022, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a doña Valentina Alejandra Durán Medina en el cargo de Directora Ejecutiva del SEA; 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 (en adelante, "ley N° 19.880"); y, en la resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

a) Descripción del Proyecto:

1. El Proyecto corresponde a la modificación de un proyecto inmobiliario ya existente, el que no fue evaluado por el SEIA, por lo que el Proponente cita el artículo 12[1] del RSEIA como fundamento de la DIA. El Proyecto se localiza en la comuna de Talca, región del Maule, y consiste en la construcción de dos edificios residenciales independientes en los Lotes 4 (9.416,36 m^2) y 6 (9.538,99 m^2), ambos con 17 pisos de altura, y un subterráneo de estacionamientos. Además, se contempla una placa comercial y de equipamiento en los Lotes 2 (9.798,75 m^2) y 5 (13.788,77 m^2), que incluye oficinas,

[1] "*Artículo 12.- Modificación de un proyecto o actividad. El titular deberá indicar si el proyecto o actividad sometido a evaluación modifica un proyecto o actividad. Además, en caso de ser aplicable, deberá indicar las Resoluciones de Calificación Ambiental del proyecto o actividad que se verán modificadas, indicando de qué forma.*
En caso de modificarse un proyecto o actividad, la calificación ambiental deberá recaer sobre dicha modificación y no sobre el proyecto o actividad existente, aunque la evaluación de impacto ambiental considerará la suma de los impactos provocados por la modificación y el proyecto o actividad existente para todos los fines legales pertinentes".

Documento Digital N°: 202399101402 – Fecha: 12/05/2023
Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2159179144

centro médico, *apart hotel*, gimnasio, locales comerciales, locales gastronómicos, y supermercado.

2. Mediante la RCA N° 202207001135/2022, la Comisión calificó desfavorablemente la DIA del Proyecto. El único motivo[2] de esta calificación fue que la Comisión concluyó que la Adenda Complementaria no habría logrado descartar la afectación de los tiempos de desplazamiento como significativos, por lo que no se habrían descartado los efectos del artículo 11 de la ley N° 19.300. Según la Comisión, dicho descarte no habría sido posible, sobre todo, debido a que el Proyecto no cuenta con el estudio sectorial vial previamente presentado, por lo que los principios preventivo y precautorio, rectores de la legislación ambiental, deben resguardarse.

b) Procedimiento de reclamación:

3. En contra de dicha RCA, se interpuso un recurso de reclamación de conformidad a lo establecido en el artículo 20 de la ley N° 19.300, por parte del Reclamante singularizado en el Visto N° 1 precedente. El recurso solicita que se deje sin efecto la RCA y se dicte, en su reemplazo, una resolución que califique favorablemente la DIA del Proyecto. Este recurso fue admitido a trámite mediante la resolución exenta N° 202299101763, de 26 de septiembre de 2022, de la Dirección Ejecutiva del SEA, y procederá a resolverse mediante el presente acto administrativo.

4. En el presente procedimiento administrativo se requirió un informe al órgano de la administración del estado con competencia ambiental (en adelante, "OAECA") sobre el fundamento del recurso de reclamación. Este informe fue requerido mediante el oficio ordinario Nº 202299102858, de fecha 14 de octubre de 2022, de la Dirección Ejecutiva del SEA, dirigido a la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (desde ahora, "Subsecretaría de Transportes"). En respuesta, en esta instancia recursiva se recibió el oficio Ord. N° 29892, de fecha 18 de noviembre de 2022, emitido por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Maule (desde ahora, “SEREMI de Transportes”).

   Por su parte, la Dirección Regional del SEA de la Región del Maule (en adelante, el “SEA del Maule”) evacuó su informe mediante el oficio Ord. N° 202207109163, de fecha 22 de noviembre de 2022 (en adelante, el “oficio Ord. N° 202207109163/2022”).

5. Durante el procedimiento de reclamación se sucedieron diversos actos trámite, los cuales serán considerados en su justo mérito en lo que resulte pertinente en el análisis de las materias reclamadas.

c) Fundamentos del recurso de reclamación:

6. Para efectos del análisis del recurso del Reclamante, esta Dirección Ejecutiva ha sistematizado los fundamentos de la reclamación del Proponente de la siguiente manera:

   6.1. Se habrían presentado todos los antecedentes necesarios para justificar la inexistencia de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300, en relación con el artículo 7 letra b) del RSEIA, especialmente en relación a los tiempos de desplazamiento de los habitantes del sector.

   6.2. Sería improcedente rechazar el Proyecto por no contar con el Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (desde ahora, “EISTU”) aprobado.

d) Primer fundamento del objeto de reclamación: justificación de la inexistencia de impactos significativos sobre los sistemas de vida, especialmente en relación a la libre circulación y tiempos de desplazamiento:

7. El primer fundamento del recurso de reclamación consiste en que la DIA habría presentado antecedentes suficientes para descartar la generación de efectos, características o circunstancias del artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300, por lo que el argumento de la RCA para calificar desfavorablemente el Proyecto sería erróneo. Para argumentar lo anterior, se

[2] Considerando N° 12 de la RCA.

dispone que, en concordancia con el artículo 19 literal b) del RSEIA, el Proponente acompañó un completo estudio de movilidad, más su anexo respectivo, a efectos de evaluar los tiempos de desplazamiento con ocasión de la ejecución del Proyecto[3]. El SEA del Maule emitió un juicio técnico respecto de la eventual generación de obstrucción o restricción en la libre circulación, conectividad, o aumento significativo en los tiempos de desplazamiento, descartando cada uno de ellos, situación que quedó reflejada en el contenido del Informe Consolidado de Evaluación (desde ahora, "ICE")[4]; por lo que las referencias a los principios preventivos y precautorios resultan infundadas puesto que la evaluación se ha hecho de forma previa a la ejecución del Proyecto y de forma técnica[5].

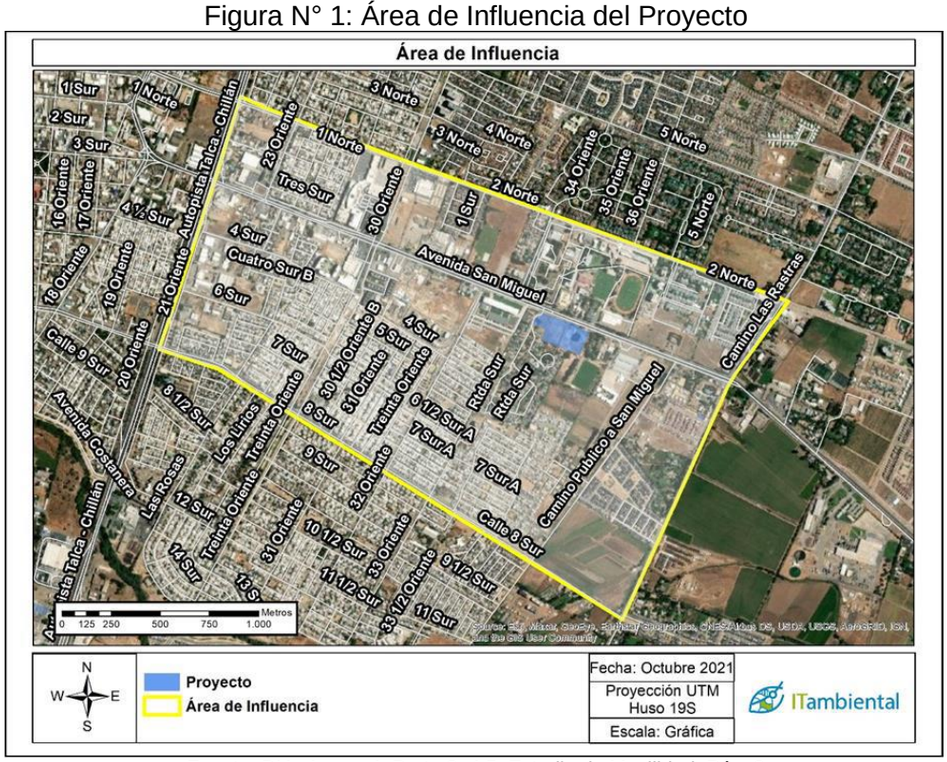
En atención a este fundamento, esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos:

7.1. Desde el procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto pueden extraerse los siguientes antecedentes pertinentes al análisis del fundamento del recurso de reclamación:

7.1.1. La DIA, en su Anexo 4 (Estudios de Especialidad), Parte 2, acompaña el "Estudio de Movilidad". El Proponente señala que en ese estudio se utilizaron fuentes de información secundaria de carácter cuantitativa, las que fueron complementadas con mediciones de flujos e información recopilada en terreno. El enfoque se centró en la comprensión del contexto movilidad tal como es experimentada por los grupos humanos del área de influencia.

El área de influencia quedó determinada dentro de los siguientes límites: al norte por calle 2 Norte, al poniente la calle Panamericana Sur, al sur la Calle 8 Sur y, por último, al oriente por Camino Las Rastras. La siguiente figura refleja esta delimitación:

Figura N° 1: Área de Influencia del Proyecto



Fuente: DIA, Anexo 4, Parte 2, 4.5. Estudio de Movilidad, Pág. 9

En cuanto a la forma de los análisis, el Proponente los realiza por separado para cada una de las dos fases del Proyecto (construcción y operación).

En cuanto a la **fase de construcción**, se analizan por separado los desplazamientos peatonales y los efectos de los flujos de camiones.

[3] Recurso de Reclamación, Pág. 25.
[4] Ibidem. Pág. 32.
[5] Ibidem. Pág. 36.

Primeramente, en cuanto a los desplazamientos peatonales, se concluye que el análisis de capacidad de veredas tiene como resultado que los peatones tendrán un tránsito libre en la fase de construcción del Proyecto. Esto acarrea que los tiempos de desplazamientos peatonales de las rutas evaluadas no serán alterados con el aporte de peatones con la construcción del Proyecto. Es decir, los tiempos no tendrán variación entre la Situación Sin Proyecto y Con Proyecto. Esto se debe a que las veredas cuentan con capacidad suficiente para absorber el flujo de peatones proyectados a la fecha de construcción del Proyecto, permitiendo al peatón transitar por las veredas analizadas de manera fluida. La tabla que se incorpora a continuación muestra el resumen de los tiempos de desplazamiento en minutos para el modo peatón entre la situación Sin Proyecto y situación Con Proyecto para la fase de construcción:

Tabla N° 1: Resumen de los Tiempos de Desplazamientos en minutos modo peatón - Fase de Construcción

Modos	Tiempos de desplazamientos			
	Punta Mañana		Punta Tarde	
	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto
Peatón	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)
Parada 1	2,6	2,6	2,6	2,6
Parada 2	2,6	2,6	2,6	2,6
Supermercado Líder express	12,4	12,4	12,4	12,4
Mall Plaza Maule	12,3	12,3	12,3	12,3

Fuente: DIA, Anexo 4, Parte 2, 4.5. Estudio de Movilidad, Pág. 39

En segundo lugar, respecto del flujo de camiones asociados al Proyecto, a partir de las rutas definidas, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faenas (estacionamiento, carga y descarga de camiones), el Estudio de Movilidad señala que no existe un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos vehiculares con la construcción del Proyecto.

En cuanto a la **fase de operación**, también se analizan por separado los desplazamientos peatonales y los efectos de los flujos vehiculares.

Primeramente, en cuanto a los flujos peatonales, considerando que el análisis de capacidad de veredas tiene como resultado que los peatones tendrán un tránsito libre en la fase de operación del Proyecto, los tiempos de desplazamientos peatonales de las rutas evaluadas no serán alterados con el aporte de peatones con la operación del Proyecto. Es decir, los tiempos no tendrán variación entre la Situación Sin Proyecto y Con Proyecto, debido a que las veredas cuentan con capacidad suficiente para absorber el flujo de peatones proyectados a la fecha de operación del Proyecto. La tabla que se incorpora a continuación muestra el resumen de los tiempos de desplazamiento en minutos para el modo peatón a los lugares de interés en fase de operación:

Tabla N° 2: Tiempo de desplazamiento desde el Proyecto a los Lugares de interés Fase de Operación

N°	Lugares Frecuentados	Distancia (m)	Situación Sin Proyecto (Minutos)	Situación Con Proyecto (Minutos)
1	Parada 1	223	2,6	2,6
2	Parada 2	226	2,6	2,6
3	Supermercado Líder express	1.061	12,4	12,4
4	Mall Plaza Maule	1.055	12,3	12,3

Fuente: DIA, Anexo 4, Parte 2, 4.5. Estudio de Movilidad, Pág. 44

En segundo lugar, respecto de los flujos de desplazamiento vehiculares, señala que para la modelación vial se utilizó el software Saturn (*Simulation and Assignment of Traffic to Urban Road Networks*), utilizando los cálculos y valores señalados en la guía “Metodología para elaborar y evaluar Estudios

de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano" (de julio de 2003 y actualizada vía resolución exenta en julio de 2004) del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

La tabla que se incorpora a continuación (identificada como Tabla N° 119 del Estudio de Movilidad) muestra el resumen de los tiempos de desplazamiento en minutos para la fase de operación:

Tabla N° 3: Variación de los Tiempos de Viajes Promedio por Vehículos en minutos Fase de Operación (PM-PT)

Situación	2023		2025		2029	
	PM-L (minutos)	PT-L (minutos)	PM-L (minutos)	PT-L (minutos)	PM-L (minutos)	PT-L (minutos)
Sin Proyecto	14,2	59,9	13,6	92,1	21,2	133,1
Con Proyecto (Sin Medidas)	13,7	65,6	15,3	92,3	19,5	131,2
Variación Segundos	**-30,0**	**342,0**	**102,0**	**12,0**	**-102,0**	**-114,0**

Fuente: DIA, Anexo 4, Parte 2, 6.2.2.1. Análisis de Tiempo de desplazamiento Vehicular, Pág. 46

De esta forma se compara la situación Sin Proyecto y Con Proyecto para la fase de operación, los que según el estudio demostrarían una reducción general en los tiempos de desplazamiento promedio de los vehículos. En concreto, se establecen los siguientes tres escenarios:
i) Para el año 2023, sin considerar medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento vehicular disminuyen en 30,0 segundos en punta mañana. Para el horario punta tarde los tiempos aumentan en 342,0 segundos.
ii) Para el año 2025, si no se consideran las medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento vehicular aumentan en 102,0 segundos en punta mañana. Para el horario punta tarde los tiempos de desplazamiento vehicular aumentan en 12,0 segundos.
iii) Para el año 2029, sin considerar las medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento para el periodo punta mañana disminuyen en 102,0 segundos, para el periodo punta tarde se reducen en 114,0 segundos.

De esta forma, el Estudio de Movilidad señala que no existe un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos vehiculares con la operación del Proyecto, lo que quedaría demostrado al comparar los tiempos entre la situación Sin Proyecto y Con Proyecto, dado que el aumento máximo no superará los 342 segundos.

Como el Proyecto tiene una vida útil indefinida, no se contempla fase de cierre.

7.1.2. La Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región del Maule (desde ahora, "SEREMI MOP"), se pronunció mediante oficio Ord. N° 160, de 27 de diciembre de 2022, respecto de los antecedentes recién descritos de la DIA. Dicho pronunciamiento solicitó incluir los momentos de mayor saturación y el incremento en los niveles de riesgo, el que es especialmente relevante en atención a los modos no motorizados que transitan por el área. Junto con lo anterior, el SEREMI MOP también incorporó las siguientes tres exigencias: el tránsito de vehículos mayores asociados al Proyecto deben transitar por las zonas urbanas fuera de los horarios punta establecidos para la ciudad de Talca por SECTRA (punta mañana, medio día y tarde); tomar todas las medidas necesarias para impedir el estacionamiento o detención de vehículos asociados al Proyecto en zonas no habilitadas para esos fines, y; que el Proyecto previo a su construcción debe contar con EISTU (o instrumento correspondiente) aprobado.

7.1.3. La Dirección Regional de Vialidad de la Región del Maule (desde ahora, "Dirección de Vialidad"), mediante oficio Ord. N° D.R.V. 1955, de 28 de diciembre de 2021, se pronunció respecto de los antecedentes recién

descritos de la DIA. En lo pertinente, exige que el Proyecto cuente con EISTU aprobado y señala el contenido que debería contener[6].

7.1.4. En respuesta al informe del SEREMI MOP, el Proponente en su Adenda señaló[7] que el análisis realizado no se hace sobre la base de mediciones que den cuenta de las condiciones promedio de las cargas viales, sino que muy por el contrario, la evaluación se basa en una serie de condiciones que generan el escenario más desfavorable en que los flujos del Proyecto se incorporan a la red vial del área de influencia. En concreto, la medición se habría basado en el modelo desarrollado para el EISTU del Proyecto, bajo los lineamientos de la "Metodología para elaborar y evaluar Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano", del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, ya mencionado.

La misma respuesta de la Adenda releva la periodización existente en el área de estudio, medida en un día hábil desde las 7:00 a 21:00 horas, identificando los periodos punta mañana y tarde. Luego a partir de los resultados obtenidos, se realizaron 17 mediciones en intersecciones importantes de la red vial próxima al Proyecto, en los periodos de mayor circulación vehicular y que, con motivo de estimar el flujo a la fecha de operación del Proyecto, se aplica una tasa de crecimiento interanual de 3,5%, que corresponde a la tasa máxima de crecimiento interanual en el área de influencia.

Luego, en respuesta[8] al pronunciamiento de la Dirección de Vialidad, responde que el Proyecto cuenta con un EISTU en tramitación. En cuanto al detalle del mismo, expone lo siguiente:

- No se considera dentro del escenario base el "Estudio de ingeniería de detalle del Mejoramiento de la Ruta 115CH, Tramo Cruce Ruta S (Varoli) – Cruce San Miguel (Ruta K-55)" de la Dirección de Vialidad como tampoco el proyecto MOP de Av. San Miguel debido a que dichos proyectos no cuentan con fecha de ejecución.
- Para la conexión con Ruta 115-CH, actualmente se cuenta con un acceso existente al Lote 3 (edificio residencial), el cual será utilizado para ingresar al Lote 4 a través de una calle de servicio. Para los Lotes 2, 5 y 6 se diseñó un único ingreso y salida en Av. San Miguel, los que estarán conectados en forma interna a través de una calle de servicio. Además, se estaría considerando habilitar una tercera pista entre 34 Oriente y la Universidad de Talca.
- En relación a los retornos, en el EISTU se proponen las siguientes medidas de mitigación: proyecto de retorno a Talca, habilitando una pista de acumulación de vehículos para los vehículos que se dirigen hacia el poniente; retorno hacia el oriente, sin afectar la capacidad de los vehículos que se dirigen del oriente al poniente por Av. San Miguel; cierre de pista de retorno hacia el poniente ubicado frente al Proyecto.
- Respecto de los flujos no motorizados, existe un proyecto de implementación de cruce peatonal semaforizado frente a la Universidad de Talca. La continuidad de ciclovías formó parte de la minuta de respuestas entregada en el proceso de tramitación sectorial del EISTU.
- Se tendrá presente que el tránsito de vehículos mayores por las zonas urbanas asociados al Proyecto deberá realizarse fuera de los horarios punta establecidos para la ciudad de Talca por SECTRA (punta mañana, medio día y tarde).
- Las instalaciones de faena contaran con zonas para estacionamientos de vehículos livianos, lo que evitaría utilizar zonas no habilitadas para estos fines. Los camiones podrán hacer ingreso directo a la obra sin obstruir la calzada,

[6] "(…) *es necesario que el proyecto cuente con EISTU aprobado, donde se debe considerar situación base el estudio de ingeniería de detalle del Mejoramiento de la Ruta 115CH, Tramo Cruce Ruta 5 (Varoli) – Cruce San Miguel (Ruta K-55), que ya dio inicio a la fase de expropiaciones, de la Dirección de Vialidad (…) respecto al EISTU se debe considerar: la conexión con Ruta 115-CH, que debe canalizarse, prioritariamente, a través de un solo ingreso y una sola salida (separados); rediseñar todos los retornos existentes en el sector, ya que fueron desarrollados para flujos menores y no presentan las condiciones para soportar demandas asociadas al proyecto; se debe dar solución a los flujos no motorizados, entre otros*" (Pág. 1).
[7] Adenda, Respuesta 4.2, Pág. 49.
[8] Adenda, Respuesta 6.2, Pág. 57.

ya que contarían con espacio suficiente al interior del predio. Las maniobras de maquinarias se realizarán al interior de la faena, descartando ocupar espacio público para estas actividades. Así, a partir de las medidas de gestión implementadas, que forman parte del diseño y operatividad de la instalación de faenas, se descartan efectos adversos sobre la seguridad y continuidad de los diferentes flujos viales (motorizados y no motorizados).

7.1.5. Luego, de la revisión de la Adenda, respecto de temas viales la SEREMI MOP, mediante oficio Ord. N° 32, de 22 de marzo de 2022, y la Dirección Regional de Vialidad, mediante oficio D.R.V. Ord. N° 316, de 22 de marzo de 2022, realizan observaciones respecto de las medidas de mitigación propuestas por el Proponente en su EISTU y referenciadas en las respuestas de la Adenda. Los cuestionamientos se ligan al periodo en que deben ser implementadas las medidas, así como sobre la situación administrativa en la que se encuentra el EISTU; además de que las medidas son asumidas como situación base, en caso de no estar ejecutadas al momento de entrada en operación de la presente iniciativa, deberán ser materializadas dentro de las mitigaciones del Proyecto.

7.1.6. En la Adenda Complementaria, el Proponente responde[9] señalando que en general dio respuesta a las observaciones en materia vial conforme a las propuestas que se están presentando en la tramitación del EISTU; sin embargo, estas deben entenderse como soluciones en un ámbito sectorial, es decir, independiente a la evaluación ambiental del Proyecto en el SEIA.

7.1.7. Finalmente, con posterioridad a la Adenda Complementaria, existieron dos pronunciamientos relevantes acerca de la materia objeto de análisis.

Primero, el informe del SEREMI MOP, oficio Ord. N° 60, de 1 de junio de 2022, se pronuncia disconforme con el Proyecto según se cita: "*El* [sic] *la adenda se señala que el proyecto cuenta con un EISTU en trámite, situación que no es real ya que dicho EISTU no concluyó su trámite y hoy frente a los cambios normativos en el marco de la evaluación vial, el proyecto deberá ingresar al SEIM y tramitar el correspondiente IMIV (lo cual no ha ocurrido). Por lo anterior, a la fecha no se tienen definidas las medidas de mitigación vial asociadas, las cuales deben ser evaluadas ambientalmente y que son fundamentales para poder descartar los efectos que puede ocasionar el proyecto sobre las condiciones de movilidad y desplazamiento de las personas (sobre todo considerando las altas cargas que registran las vías del sector, los numerosos centros de atracción de viajes existentes y las características propias de la iniciativa que se busca desarrollar).*
En virtud de lo indicado, no se presentan los antecedentes suficientes y necesarios para evaluar ambientalmente el proyecto, y poder sancionar si generará efectos sobre las condiciones y tiempos de desplazamiento de las personas que transitan por el sector" (Pág. 1).

En segundo lugar, el informe de la Dirección de Vialidad, oficio D.R.V. Ord. N° 759, de 3 de junio de 2022, mantiene la siguiente prevención: "(…) *se informa al proponente que en solicitud de autorización de acceso que corresponde presentar ante esta institución, deberá incluir como antecedente un EISTU o un IMIV aprobado, donde se incorporen las medidas adecuadas y en el tiempo pertinente, de acuerdo a lo solicitado previamente en este proceso*" (Pág. 1).

7.1.8. En la etapa de calificación, el ICE recomendó aprobar el Proyecto. No obstante, la Comisión rechazó el Proyecto, fundando su calificación en los siguientes argumentos desplegados en la RCA:

"*11° Que, durante la sesión de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule y calificación del proyecto, la SEREMITT señaló, que no era efectivo, que a la fecha estuviera en análisis sectorial un EISTU presentado por el Titular, ya que había sido rechazado; situación corroborada por el Secretario*

[9] Adenda Complementaria, Respuesta N° 5.1, Pág. 8.

Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región del Maule. Por tanto, no es posible evaluar un proyecto sin tener todos los elementos a la mano, no solo sectorialmente, sino que de manera general desde el punto de vista del impacto ambiental.

12° Que, la Comisión concluye que en el Adenda Complementaria no ha logrado descartar la afectación de los tiempos de desplazamiento como significativos y con ello, no logra descartar los efectos del art. 11 de la Ley N°19.300, sobre todo si no se cuenta con el estudio sectorial vial previamente presentado, ya que los principios preventivos y precautorio, aplicables en la especie, son principios rectores de la legislación ambiental que deben ser resguardados" (Considerandos N° 11 y 12 de la RCA).

7.2. Desde el procedimiento de reclamación del Proyecto pueden extraerse los siguientes antecedentes pertinentes al análisis del fundamento del recurso de reclamación:

7.2.1. La SEREMI de Transportes evacuó su informe mediante oficio Ord. N° 29892 SRM-Maule, de 18 de noviembre de 2022, señalando que la comisión técnica del SEREMI de Transportes resolvió la aprobación del EISTU del Proyecto Mixto Talca - San Miguel (es decir, el Proyecto). Detalló las medidas solicitadas para mitigar las alteraciones de la conectividad del sector, tanto de tráfico vehicular, de rodados, como de peatones, en los tiempos de desplazamiento de los habitantes del sector, tanto producto de la construcción como de la operación del Proyecto Mixto Talca - San Miguel.

También aprovecha de explicar lo sucedido en la tramitación del EISTU requerido por el Proponente: "(…) *a la fecha de sesión de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, al momento de la calificación de la Declaración de Impacto Ambiental, no contábamos con todos los antecedentes previamente enunciados a la vista, no obstante, por medio de la resolución exenta N°1046/2022, de 28 de octubre de 2022, se aprobó el Estudio de Impacto sobre el sistema de Transporte Urbano respecto del proyecto "Mixto Talca- San Miguel", con las medidas de mitigación previamente citadas, por tanto esta autoridad actualmente se encuentra en posición de emitir pronunciamiento favorable a la Declaración de Impacto Ambiental de este proyecto, en el ámbito de su competencia*".

7.2.2. El SEA del Maule evacuó su informe, mediante oficio Ord. N° 202207109163, de 22 de noviembre de 2022, en el cual realiza un repaso por lo ocurrido en el proceso de evaluación, enfocándose en lo referente al estudio de movilidad y transportes.

7.2.3. El Proponente realizó dos presentaciones, una de fecha 4 de noviembre de 2022, y la segunda el 19 de enero de 2023. En la primera de ellas, acompaña el EISTU del Proyecto aprobado por resolución de 28 de octubre de 2022, del SEREMI de Transportes. En la segunda de ellas, acompañan los permisos de edificación de obra nueva, N° 530/2022 y N° 531/2022, ambos de fecha 30 de diciembre de 2022, emitidos por la Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Talca, para la construcción de los Lotes 2, 3, 4, 5, y 6 sobre los que se construirá el Proyecto.

7.3. En atención a los antecedentes expuestos, tanto del proceso de evaluación como de esta instancia recursiva, esta Dirección Ejecutiva realiza el siguiente análisis:

7.3.1. La materia que es objeto de debate en este fundamento del recurso de reclamación versa sobre si se descartó la generación de efectos, características o circunstancias del artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300, en especial, acerca de los tiempos de desplazamiento y su eventual significancia.

En ese contexto, el análisis que corresponde realizar a continuación es eminentemente técnico, en el sentido de determinar si los antecedentes que acompañó el Proponente son técnicamente idóneos para descartar que el

Proyecto ha de producir impactos significativos sobre los tiempos de desplazamiento, en los términos del artículo 7 del RSEIA. Si desde el análisis se llega a concluir que el Proyecto podría generar impactos significativos sobre dicho componente ambiental, habría que rechazarse este fundamento del recurso de reclamación. Por el contrario, si desde el análisis se concluye que el Proyecto no generaría impactos significativos sobre el componente sistema de vida y costumbres de grupos humanos asociado al aumento de los tiempos de desplazamiento, habría que acogerse este fundamento del recurso de reclamación y, consecuentemente, resolver lo pertinente en atención al resto de los fundamentos del recurso de reclamación.

7.3.2. En relación al estudio del componente ambiental de sistemas de vida y costumbres, esta Dirección Ejecutiva logra constatar que la gran mayoría de los antecedentes presentados por el Proponente sirven para descartar los impactos significativos sobre este componente en lo relativo a la circunstancia del artículo 7 inciso 5°, letra b), del RSEIA. En efecto, según se desprende de los antecedentes descritos en el Considerando N° 7.1.1 precedente, se constata que el Proponente acompañó los estudios respectivos sobre las alteraciones en el transporte y, entre ellos, los posibles aumentos en los tiempos de desplazamiento tanto peatonal como vehicular.

Sin embargo, existen dos incongruencias que no fueron detectados formalmente por los entes evaluadores (SEA Maule y OAECA participantes), por lo que el Proponente no fue emplazado específicamente para hacerse cargo de esas incongruencias. A fin de evaluar la magnitud de esas incongruencias y las consecuencias jurídicas que de ellas se desprendan, procederemos a continuación a enunciarlas:

7.3.2.1. En primer lugar, respecto a los tiempos de desplazamiento vehicular para la fase de operación presentados en Tabla 119[10], del Anexo 4 de la DIA, titulado “Estudio de Movilidad”, al comprar la situación Sin Proyecto y Con Proyecto (sin considerar las medidas), se señala una disminución en la situación con proyecto para el año 2023, en horarios punta mañana y año 2029 horarios punta mañana y tarde. Estos resultados no son explicables por sí mismos, pues no es entendible cómo la situación con Proyecto (sin ninguna medida asociada) es capaz de presentar valores menores a la situación Sin Proyecto. En efecto, esos resultados contradicen las máximas de la experiencia y la lógica, pues resulta imposible que la construcción y operación de un proyecto inmobiliario que amplie la oferta residencial y comercial del sector, sin considerar medidas de mitigación, disminuya los tiempos de desplazamientos de los usuarios de las vías de ese sector.

7.3.2.2. En segundo lugar, en la Sección 7 del mismo Anexo 4 de la DIA (“Estudio de Movilidad”) el Proponente indica que “(…) *los consumos de tiempos disminuyen marginalmente con la operación del Proyecto, debido a las medidas vehiculares que este incorpora*” (Pág. 48), sin que se indiquen, ni siquiera de forma enunciativa, cuáles serían aquellas medidas.

7.3.3. De esta forma, ambas incongruencias dan cuenta de inconsistencias que impiden tener certeza respecto de los resultados presentados en el Estudio de Movilidad. Estos resultados son esenciales para poder descartar los efectos, características o circunstancias del literal c) del artículo 11 de la ley N°19.300, en específico, respecto del artículo 7 letra b) del RSEIA (obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento).

Sin embargo, ninguno de los OAECA competentes, ni tampoco el SEA Maule, advirtieron dichas inconsistencias del Estudio de Movilidad durante la fase de

[10] Copiada en la Tabla N° 3 de la presente resolución.

evaluación del Proyecto. Tampoco fueron advertidos hasta ahora en el proceso de reclamación, pues ni la Subsecretaría de Transportes, ni el SEREMI de Transportes, ni el SEA Maule hicieron alusión a ellos en sus informes evacuados en esta fase recursiva.

Estas incongruencias son considerables, pues provocan incertezas acerca del contenido exacto y conclusiones del Estudio de Movilidad. Por ello, esta Dirección Ejecutiva hace presente que dichas incongruencias debieron haber sido incorporados en el ICSARA o ICSARA Complementario, a fin de que el Proponente esclareciese el desarrollo de su análisis y lo enmendase, si procedía. En efecto, el *iter* procedimental del proceso de evaluación ambiental busca, precisamente, que sean los OAECA quienes detecten este tipo de inconsistencias u omisiones de información en las declaraciones de impacto ambiental, a fin de que el SEA reciba estos informes técnicos y los reúna, coordine, y proceda a requerir las enmiendas al Proponente mediante los informes consolidados de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que establece la ley N° 19.300 y el RSEIA.

En virtud de lo anterior, atendido el principio de contradictoriedad consagrado en el artículo 10 de la ley N° 19.880 y que rige plenamente el proceso de evaluación ambiental, no es posible exigirle al Proponente que los sanee en esta instancia, dado lo consagrado en el principio de contradictoriedad que rige todo procedimiento administrativo.

7.3.4. No obstante lo anterior, el procedimiento de reclamación ofrece un nuevo insumo al cual puede accederse a fin de lograr el objetivo que nos planteamos al comienzo del análisis de este fundamento del recurso de reclamación, a saber, determinar si los antecedentes que acompañó el Proponente son técnicamente idóneos para descartar que el Proyecto ha de producir impactos significativos sobre los sistemas de vida y costumbres asociados al aumento de los tiempos de desplazamiento (Considerando N° 7.3.1 precedente). En concreto, nos referimos al EISTU aprobado, acompañado por el Proponente en su presentación de fecha 28 de octubre de 2022, según se enunció en el Considerando N° 7.2.3 precedente.

En efecto, si bien los EISTU son jurídicamente vinculante solo para el ámbito sectorial de sistemas de transporte, igualmente su contenido puede ser incorporado directa o indirectamente en el ejercicio de la evaluación ambiental, sea para descartar la generación de impactos significativos o bien para integrar medidas que se hagan cargo de los impactos ambientales que genere el Proyecto. En concreto, respecto del valor del EISTU en el SEIA, la Guía Para la Descripción de la Acción del Transporte Terrestre en el SEIA, del año 2017, del SEA, establece lo siguiente: "*Al respecto, en la DIA o EIA no corresponde presentar el EISTU; sin embargo, en el caso que el titular cuente con su aprobación previo a la evaluación ambiental del proyecto en el SEIA,* ***las medidas que resulten de este podrán considerarse como partes, obras o acciones del proyecto*** *que deben describirse en el capítulo de Descripción del Proyecto de la DIA o EIA*" (Pág. 20, el ennegrecido es nuestro). En el mismo sentido, la Guía Para la Descripción de Proyectos Inmobiliarios en el SEIA, del año 2019, del SEA, establece que: "*Al respecto, la descripción aportada por el titular debe ser consistente con la información presentada en los demás capítulos de la DIA o EIA. En este sentido, por ejemplo, en caso de acompañar Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU), Estudio de Impacto Urbano (EIU) u otro tipo de instrumento, aprobados, para las etapas posteriores, su descripción de proyecto por etapas debe ser concordante con dichos permisos y estudios.* ***Si bien es cierto este tipo de autorizaciones pueden ser modificadas sectorialmente con posterioridad a la evaluación del impacto ambiental, es trascendental, para efectos de la información que evalúa la autoridad y conoce la ciudadanía, que dicha información sea transparente y coherente. Se trata de información requerida para una correcta evaluación y en ningún caso impide la introducción y tramitación de***

modificaciones posteriores ya sea sectorialmente o en el mismo SEIA*, según corresponda*" (Pág. 21, el ennegrecido es nuestro).

En suma, tenemos que ambas guías del SEA -aplicables al Proyecto, dadas sus vigencias y la naturaleza del Proyecto- señalan que en el proceso de evaluación pueden considerarse como partes, obras o acciones de un proyecto evaluado, las medidas que se contemplen en el EISTU. Lo anterior, se explica en atención a los fines que pretenden ambas instituciones -EISTU y SEIA- los que buscan atenuar los cambios en el desarrollo de los flujos viales durante el tiempo que se construya y operen los proyectos inmobiliarios.

En ese contexto normativo, esta Dirección Ejecutiva, en virtud de sus amplias facultades ya reconocidas reiteradamente por la jurisprudencia[11] y doctrina, estima conveniente que en los próximos Considerandos de esta resolución se identifiquen las medidas consagradas en el EISTU acompañado por el Proponente (según se describió en el Considerando N° 7.2.3 precedente) en esta fase recursiva. Lo anterior se vuelve ineludible, toda vez que la propia SEREMI de Transportes, en su oficio Ord. N° 29892 (ya descrito en el Considerando N° 7.2.1 precedente) analiza esas mismas medidas de mitigación contempladas en ese EISTU y, más aún, las valida desde su punto de vista técnico. Este ejercicio también tiene su fundamento en la ley N° 19.880, en su artículo 8[12], la que faculta a las agencias administrativas a hacer uso de todas las piezas del expediente administrativo para la dictación del acto decisorio.

Luego de realizada esta tarea, será posible definir si las medidas del EISTU son idóneas para subsanar las incongruencias señaladas en el Considerando N° 7.3.2 precedente. Luego de esa definición, esta Dirección Ejecutiva estará en posición para concluir, en definitiva, si los antecedentes aportados por el Proponente logran descartar los impactos significativos sobre los tiempos de desplazamiento y resolver este fundamento del recurso de reclamación. A este análisis nos dedicaremos a continuación.

7.3.5. El EISTU fue aprobado sectorialmente mediante Resolución Exenta N° 1046/2022, la que aprueba el EISTU del "Proyecto Mixto Talca-San Miguel", según se verifica en documento acompañado por el Proponente en fase recursiva, según describimos en el Considerando N° 7.2.3 precedente, lo que fue oficialmente confirmado por el SEREMI de Transportes en esta fase recursiva, mediante el oficio Ord. N° 29892.

En el EISTU se detallan veintinueve medidas a implementar, agrupadas en etapas, las cuales coinciden con las fases constructivas presentadas por el Proponente durante la evaluación del Proyecto. Estas fases constructivas son tres: Etapa I para la habilitación del Lote 4; Etapa II para la habilitación de los Lotes 2 y 5, y; Etapa III para la habilitación del Lote 6. Pasaremos a continuación a describir dichas medidas:

7.3.5.1. Etapa I: Habilitación Lote 4: se estableció la implementación de proyectos de señalización y demarcación[13]; construcción de soleras y continuidad en aceras peatonales[14]; demarcación y mejoramiento de ciclovías incluyendo la modificación de semáforo incorporando

[11] Considerando trigésimo segundo del fallo del Segundo Tribunal Ambiental de Santiago en la causa Rol N° R-166-2017, de 4 de junio de 2019; Considerando quinto del fallo de la Excelentísima Corte Suprema en la causa Rol N° 97.383-2020, de 24 de enero de 2022. Considerando trigésimo séptimo del fallo del Segundo Tribunal Ambiental de Santiago en la causa Rol N° R-101-201, de 31 de mayo de 2017.

[12] Artículo 8º. Principio conclusivo. Todo el procedimiento administrativo está destinado a que la Administración dicte un acto decisorio que se pronuncie sobre la cuestión de fondo y en el cual exprese su voluntad.

[13] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa I. Habilitación Lote 4, medidas 1 y 4.

[14] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa I. Habilitación Lote 4, medida 2.

lámpara de ciclovía[15]; y materialización de dispositivos de rodados[16] en determinados cruces.

7.3.5.2. Etapa II: Habilitación de Lotes 2 y 5: se estableció la implementación de un diseño de un acceso de entrada entre los mencionados lotes y Av. San Miguel[17;] ensanche de un tramo de la calzada sur de Av. San Miguel hasta el retorno frente a la U. de Talca[18]; vereda peatonal frente al Proyecto[19]; desplazamiento de la ciclovía[20]; cruce peatonal en los accesos vehiculares del Proyecto[21]; señaléticas en los accesos de salida y entrada por Av. San Miguel[22] y frente al Proyecto[23]; dispositivos de rodados[24]; demarcación en soleras[25]; espejo convexo y baliza en los accesos[26], áreas verdes en frente predial[27]; proyecto de retorno hacia el poniente por la vereda sur de Av. San Miguel, con una pista para el retorno a Talca y otra para los accesos ubicados entre el proyecto y la U. de Talca para incorporarse al oriente de Av. San Miguel[28]**;** proyecto de rediseño de fases y reprogramación de semáforo en Av. San Miguel con Av. Las Rastras indicando "*de tal modo de que el aumento de flujo peatonal y vehicular asociado al proyecto no genere demoras excesivas en su operación*" [29]; proyecto de pista de retorno hacia el oriente debiendo ampliar la calzada norte de Av. San Miguel, desplazar hacia la izquierda el actual retorno de vehículos en la mediana de Av. San Miguel hacia el oriente ensanchando dicho retorno, medida que contempla la elaboración de estudio de justificación de semáforo en dicho retorno[30]; y cierre de pista de retorno hacia el poniente ubicado frente al Proyecto[31].

7.3.5.3. Etapa III: Habilitación Lote 6: se estableció la implementación de acceso de entrada y salida hacia caletera interior por Av. San Miguel hacia el Lote 6[32]; estudio de sintonía fina, grabación de tiempos en Eprom y reconfiguración de controlador en intersecciones semaforizadas, medida que contempla la optimización de ciclos, repartos y desfases de estas, como además de analizar la conexión en red de dichas intersecciones a través de la presentación de un estudio de ingeniería y posterior presentación a UOCT para revisión

[15] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa I. Habilitación Lote 4, medida 3.
[16] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa I. Habilitación Lote 4, medida 5.
[17] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 6
[18] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 7
[19] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 8
[20] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 9
[21] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 14
[22] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 16
[23] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 19
[24] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 17
[25] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 20
[26] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 18
[27] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 21
[28] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 10
[29] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 11 y medida 15.
[30] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 12
[31] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa II. Habilitación Lote 2 y Lote 5, medida 13
[32] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa III. Habilitación Lote 6, medida 22

y aprobación[33]; nivelar resalto empalme de Ruta K-611 con Ruta 115CH[34]; traslado de paradero de transporte público para poder extender ciclovía existente[35]; incorporación de lámpara de ciclovía en semáforo de Av. Las Rastras con Av. San Miguel[36]; bacheo superficial del pavimento deteriorado en la calzada vehicular norte de Av. San Miguel[37]; retiro de paradero de buses en desuso[38]; y desarrollo de proyecto de ingeniería de estudio de mejora de calzada vehicular de calle 32 Oriente[39]**.**

7.3.6. De la revisión de estas medidas, se aprecia que buscan hacerse cargo del aumento en los flujos peatonales y vehiculares asociados al Proyecto. Respecto de flujos vehiculares, es importante destacar que algunas de las medidas presentarían beneficios en la vialidad actual del sector, como es el caso de los proyectos de retorno; rediseño de fases y reprogramación de semáforo; proyecto de sintonía fina, grabación de tiempos en Eprom y reconfiguración de controlador en ciertas intersecciones; bacheo de pavimento deteriorados; entre otras. El cúmulo de estas medidas permitiría una disminución en los tiempos de desplazamiento en el sector.

7.3.7. Adicionalmente, existe el antecedente de que el SEREMI de Transportes en su oficio Ord. N° 29892, acompañado en esta fase recursiva, reconoce expresamente que con las medidas de mitigación contempladas en el EISTU se manifiesta favorablemente a la DIA, por lo que tácitamente habrá de entenderse que descarta la generación de impactos significativos sobre los tiempos de desplazamiento vehicular.

7.3.8. En suma, enlazando lo recién descrito con las incongruencias de la evaluación señaladas en el Considerando N° 7.3.2 precedente, tenemos que el EISTU no ofrece certeza acerca de si los resultados ofrecidos en la Tabla N° 3 precedente corresponden a una situación vehicular que considera las medidas de mitigación del EISTU. Sin embargo, el Proyecto cuenta con un EISTU aprobado el cual establece la implementación de una serie de medidas que apuntan a hacerse cargo de potenciales impactos producto del aumento en los flujos peatonales y vehiculares a consecuencia de su ejecución.

Respecto de las características de estas medidas, vale mencionar que las medidas de proyectos de retorno, rediseño de fases y reprogramación de semáforo, proyecto de sintonía fina, grabación de tiempos en Eprom y reconfiguración de controlador en ciertas intersecciones -todas ellas consagradas en el EISTU- corresponden a las medidas habituales con las que los proyectos inmobiliarios de este tipo logran mitigar los impactos viales. Es decir, la propuesta de medidas del Proponente se condice con lo que la *lex artis* indica para el tipo de proyectos inmobiliarios de esta envergadura, lo que queda refrendado también en el pronunciamiento de parte de la SEREMI de Transportes en fase recursiva.

7.3.9. Por último, antes de cerrar el análisis y establecer las consecuencias jurídicas del caso, esta Dirección Ejecutiva estima que para resguardar el objeto de protección involucrado (sistema de vida y costumbres de grupos humanos) es necesario compensar las incongruencias presentadas en el proceso de evaluación respecto de los tiempos de desplazamiento vehiculares. Para

[33] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa III. Habilitación Lote 6, medida 23
[34] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa III. Habilitación Lote 6, medida 24
[35] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa III. Habilitación Lote 6, medida 25
[36] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa III. Habilitación Lote 6, medida 26
[37] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa III. Habilitación Lote 6, medida 27
[38] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa III. Habilitación Lote 6, medida 28
[39] Resolución Exenta N°1046/2022 que aprueba EISTU Proyecto Mixto Talca San Miguel, Etapa III. Habilitación Lote 6, medida 29

concretar aquello, se incorporarán formalmente en la RCA las condiciones y exigencias pertinentes enunciadas en el EISTU, pasando a convertirse también en obligaciones de carácter ambiental para efectos de fiscalización y cumplimiento. En concreto, la incorporación de esta nueva condición o exigencia quedará establecida en los siguientes términos:

Incorpórese el nuevo Considerando 7 bis a la RCA el que dispondrá lo siguiente:

Condición o exigencia N° 1	
Impacto asociado	*Aumento de los tiempos de desplazamiento.*
Condición	*Ejecutar las medidas establecidas en el EISTU del Proyecto en la forma descrita detalladamente en la Resolución Exenta N° 1046/2022 SRM-MAULE, de fecha 28 de octubre de 2022, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.*

7.3.10. Por todo lo anterior, especialmente en virtud del principio de contradictoriedad, el principio conclusivo, y las amplias facultades de la Dirección Ejecutiva del SEA para resolver los recursos de reclamación, habrá de acogerse este fundamento del recurso de reclamación, en el sentido de concluir que se presentaron antecedentes suficientes para descartar el impacto significativo descrito en el literal c) del artículo 11 de la ley N°19.300, en específico, en lo regulado en el artículo 7 letra b) del RSEIA. Se deja constancia que solo es posible arribar a ese descarte gracias a las condiciones descritas en el Considerando precedente.

En cuanto a los efectos y consecuencias del acogimiento de este fundamento del recurso de reclamación, serán desarrolladas en cohesión con los demás fundamentos, según se establecerá en el Considerando N° 9 de esta resolución.

e) Segundo fundamento del recurso de reclamación: rol del Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano en el SEIA

8. El segundo fundamento del recurso de reclamación, singularizado en el Considerando N° 6.2 precedente, consiste en argumentar que la presentación, tramitación y aprobación de un EISTU corresponde a un trámite estrictamente sectorial, por lo que no tiene sustento jurídico ni lógico rechazar un proyecto en el marco del SEIA por no haber previamente concluido y/o iniciado sectorialmente aquel trámite[40].

En relación a dicho fundamento del recurso de reclamación, esta Dirección Ejecutiva realiza el siguiente análisis:

8.1. Desde los antecedentes del procedimiento de evaluación, así como los fundamentos establecidos en la RCA del rechazo del Proyecto, es posible constatar que efectivamente el Considerando N° 11 de la RCA considera la ausencia de EISTU favorable al Proyecto como un antecedente significativo al momento de calificar ambientalmente el Proyecto. En concreto, el Considerando N° 11 de la RCA establece lo siguiente: "*11°. Que, durante la sesión de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule y calificación del proyecto; la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Maule (SEREMITT) señaló, que no era efectivo, que a la fecha estuviera en análisis sectorial un EISTU presentado por el Titular, ya que había sido rechazado; situación corroborada por el Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región del Maule. Por tanto, no es posible evaluar un proyecto sin tener todos los elementos a la mano, no solo sectorialmente, sino que de manera general desde el punto de vista del impacto ambiental*".

[40] Recurso de Reclamación, Pág. 25.

Dicho análisis fue establecido inmediatamente antes del Considerando N° 12 de la RCA, el que dispone la conclusión final acerca de la calificación de la evaluación ambiental: "*12°. Que la Comisión concluye que el Adenda Complementaria no ha logrado descartar la afectación de los tiempos de desplazamiento como significativos y con ello, no logra descartar los efectos del artículo 11 de la Ley N° 19.300, sobre todo si no se cuenta con el estudio sectorial vial previamente presentado, ya que los principios preventivo y precautorio, aplicables en la especie, son principios rectores de la legislación ambiental que deben ser resguardados*".

En consecuencia, para esta Dirección Ejecutiva resulta evidente que la calificación desfavorable del Proyecto tuvo como fundamento esencial el hecho de no contar con EISTU aprobado.

8.2. En sentido contrario, es posible advertir que en el ICE -instrumento cuya generación es competencia exclusiva del SEA del Maule- dichos cuestionamientos sobre la ausencia de EISTU aprobado no fueron motivos que se tuviesen en consideración al momento de recomendar la calificación del Proyecto.

8.3. Pues bien, finalizado el repaso acerca de lo ocurrido en el proceso de evaluación, corresponde ahora que enmarquemos jurídicamente los hechos que configuran este fundamento del recurso de reclamación. En concreto, respecto del valor del EISTU en el SEIA, existe la Guía Para la Descripción de la Acción del Transporte Terrestre en el SEIA, del año 2017, del SEA (desde ahora, la "Guía") la que establece lo siguiente: "*Al respecto, **en la DIA o EIA no corresponde presentar el EISTU**; sin embargo, en el caso que el titular cuente con su aprobación previo a la evaluación ambiental del proyecto en el SEIA, las medidas que resulten de este podrán considerarse como partes, obras o acciones del proyecto que deben describirse en el capítulo de Descripción del Proyecto de la DIA o EIA*" (Pág. 20, el ennegrecido es nuestro).

En suma, tenemos que la Guía que regula la descripción del componente medio humano de transporte terrestre -aplicable al Proyecto, dado su periodo de vigencia- señala, clara y específicamente, que no se debe exigir a los titulares de los proyectos la incorporación de un EISTU aprobado en el contexto del SEIA. Más aún, señala expresamente que su incorporación es meramente una facultad potestativa y eventual de parte de los titulares, la que en todo caso deberá ser incorporada dentro de la descripción del proyecto.

8.4. En consecuencia, atendido lo expuesto en la Guía, resulta evidente que el contenido del EISTU, así como su posible aprobación o rechazo, son insumos de carácter sectorial que pueden facultativamente presentarse en el SEIA; más no son, bajo ninguna circunstancia, determinantes por sí mismos para fundar el sentido de una calificación ambiental. Este ha sido el criterio consistente del SEA, lo que quedó reflejado en el ICE del Proyecto, y que ha sido validado y refrendado consistentemente por la jurisprudencia[41] y la bibliografía jurídica en general.

Esta consecuencia tiene su fundamento precisamente en el artículo 19 inciso tercero de la ley N° 19.300, en cuanto establece taxativamente cuáles son las causales de rechazo de las declaraciones de impacto ambiental: "*Se rechazarán las Declaraciones de Impacto Ambiental cuando no se subsanaren los errores, omisiones o inexactitudes de que adolezca o si el respectivo proyecto o actividad requiere de un Estudio de Impacto Ambiental o cuando no se acreditare el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable, de acuerdo a lo dispuesto en la ley*".

En otros términos, el ordenamiento jurídico no contempla como causal de rechazo de las declaraciones de impacto ambiental la inexistencia de un EISTU aprobado, así como tampoco de algún otro de los múltiples permisos sectoriales con que deban contar los proyectos y actividades. Lo anterior, tiene su explicación precisamente en que el SEIA es una herramienta del ordenamiento jurídico ambiental, pero que solo en ocasiones específicas y determinadas por ley interacciona con el resto de la regulación del derecho administrativo y regulatorio (por ejemplo, como ocurre en los permisos

[41] Por ejemplo, los siguientes dos fallos: sentencia en R-263-2020, de 21 de julio de 2022, del Segundo Tribunal Ambiental, Considerando N° 78, y sentencia en R-18-2021, de 21 de abril de 2022, del Tercer Tribunal Ambiental, Considerando N° 42.

ambientales sectoriales establecidos en el RSEIA). Como ese no es el caso de los EISTU, esta Dirección Ejecutiva aclara que no es jurídicamente válido, ni por el SEA ni por las comisiones de evaluación ambiental, considerar como causal de rechazo de un proyecto o actividad la inexistencia de un EISTU aprobado o en tramitación.

8.5. Por todo lo anterior, esta Dirección Ejecutiva acoge este fundamento de la materia reclamada, en el sentido de que la tramitación y aprobación de un EISTU corresponde a un trámite estrictamente sectorial, y que no puede dar origen por sí mismo al rechazo de una declaración de impacto ambiental.

Atendido lo analizado en el Considerando N° 7.3.10 precedente sobre el primer fundamento del recurso de reclamación, corresponde concordar dicho análisis con lo analizado en el presente Considerando N° 8, a fin de establecer una resolución que comprenda ambos análisis y se ajuste a derecho. En el siguiente considerando nos avocaremos a ello.

f) Cierre

9. Atendido lo analizado en los Considerandos N° 7 y 8 precedentes, esta Dirección Ejecutiva procederá a acoger ambos fundamentos del recurso de reclamación. Por lo anterior, corresponde cambiar la calificación del Proyecto, pasando a calificarse favorablemente, pues se ha constatado por esta Dirección Ejecutiva que las causales de rechazo de la RCA son inadecuadas, pues:

- El Proponente presentó los antecedentes necesarios para justificar la inexistencia de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300, en relación con el artículo 7 letra b) del RSEIA, especialmente en relación a los tiempos de desplazamiento de los habitantes del sector (análisis del Considerando N° 7 precedente). Atendido que este análisis requirió de la incorporación de una nueva condición o exigencia (establecida en el Considerando N° 7.3.9 precedente), esta será incorporada en un nuevo Considerando de la RCA, toda vez que la RCA no contempla acápite de condiciones o exigencias ambientales.

- La tramitación y aprobación de un EISTU corresponde a un trámite estrictamente sectorial, y que no puede dar origen por sí mismo al rechazo de una declaración de impacto ambiental (análisis del Considerando N° 8 precedente).

10. Que, en atención a lo señalado en los Considerandos precedentes de este acto administrativo, esta Dirección Ejecutiva resuelve lo siguiente:

RESUELVO:

1. **Acoger** el recurso de reclamación interpuesto por don Leopoldo Silvio Rodríguez Abasolo, en representación de Rentas RA Cuatro Limitada e Inmobiliaria San Miguel SpA (el Proponente), con fecha 31 de agosto de 2022, en contra de la resolución exenta N° 202207001135, de 19 de julio de 2022, de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, de conformidad a lo argumentado en los Considerando N° 7.3 y N° 8.3 de esta resolución. En consecuencia, el Proyecto pasa a ser **calificado favorablemente**.

2. **Modificar** la resolución exenta N° 202207001135, de 19 de julio de 2022, de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, en virtud de lo argumentado en el Considerando N° 9 precedente, en el sentido que se indica a continuación:

2.1. **Incorporar** un Considerando N° 7 bis, entremedio de los prexistentes Considerandos N° 7 y Considerando N° 8, el que contendrá el siguiente texto:

"*7° bis. Que, para ejecutar el Proyecto deben cumplirse las siguientes condiciones o exigencias, en concordancia con el artículo 25 de la Ley N°19.300:*

Condición o exigencia N° 1	
Impacto asociado	*Aumento de los tiempos de desplazamiento.*

Condición	*Ejecutar las medidas establecidas en el EISTU del Proyecto en la forma descrita detalladamente en la Resolución Exenta N° 1046/2022 SRM-MAULE, de fecha 28 de octubre de 2022, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.*

"

2.2. **Incorporar** los siguientes Considerandos:

"*14. Sin perjuicio de lo establecido originalmente en esta RCA por la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, en su Sesión Ordinaria N° 6/2022, de fecha 17 de junio de 2022, la Dirección Ejecutiva del SEA posteriormente, en procedimiento de recurso de reclamación interpuesto en contra de esta RCA, resolvió calificar favorablemente el Proyecto, atendido que los antecedentes aportados al procedimiento de evaluación permiten concluir que:*
- El Proponente presentó los antecedentes necesarios para justificar la inexistencia de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300, en relación con el artículo 7 letra b) del RSEIA, especialmente en relación a los tiempos de desplazamiento de los habitantes del y;
- La tramitación y aprobación de un EISTU corresponde a un trámite estrictamente sectorial, y que no puede dar origen por sí mismo al rechazo de una declaración de impacto ambiental.

15. Que, el Titular deberá remitir a la Superintendencia del Medio Ambiente la información respecto de las condiciones, compromisos o medidas, ya sea por medio de monitoreos, mediciones, reportes, análisis, informes de emisiones, estudios, auditorías, cumplimiento de metas o plazos, y en general cualquier otra información destinada al seguimiento ambiental del Proyecto, según las obligaciones establecidas en la presente Resolución de Calificación Ambiental y las Resoluciones Exentas que al respecto dicte la Superintendencia del Medio Ambiente. De igual forma, y a objeto de conformar el Sistema Nacional de Información de Fiscalización Ambiental (SNIFA), el Registro Público de Resoluciones de Calificación Ambiental y registrar los domicilios de los sujetos sometidos a su fiscalización en conformidad con la ley, el Titular deberá remitir en tiempo y forma toda aquella información que sea requerida por la Superintendencia del Medio Ambiente a través de las Resoluciones Exentas que al respecto ésta dicte.

16. Que, el Titular deberá informar a la Superintendencia del Medio Ambiente la realización de la gestión, acto o faena mínima que da cuenta del inicio de la ejecución de obras, a que se refiere el Considerando 4° de la presente Resolución.

17. Que, con el objeto de dar adecuado seguimiento a la ejecución del Proyecto, el Titular deberá informar a la Superintendencia del Medio Ambiente, al menos con una semana de anticipación, el inicio de cada una de las fases del Proyecto, de acuerdo a lo indicado en la descripción del mismo.

18. Que, la Superintendencia del Medio Ambiente, de oficio o a petición de parte o de algún organismo sectorial, podrá aprobar, modificar o complementar el contenido del plan de seguimiento de las variables ambientales y, en general, cualquier otro mecanismo establecido en la respectiva resolución de calificación ambiental que tenga dicho objeto, con el fin de asegurar, en el transcurso del tiempo, que el seguimiento de las variables ambientales cumpla con su objetivo de forma eficiente y eficaz.

19. Que, para que el proyecto "Talca – San Miguel" pueda ejecutarse, deberá cumplir con todas las normas vigentes que le sean aplicables.

20. Que, el Titular deberá informar inmediatamente a la Secretaría de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA, asumiendo inmediatamente las acciones necesarias para abordarlos.

21. Que, el Titular del Proyecto deberá comunicar inmediatamente y por escrito a la Dirección Regional del SEA Servicio de Evaluación Ambiental Región del Maule la

ocurrencia de cambios de titularidad, representante legal, domicilio y correo electrónico, de acuerdo a lo establecido en el inciso tercero del artículo 162 y artículo 163, ambos del Reglamento del SEIA.

22. Que, se hace presente al Titular que cualquier modificación al Proyecto que constituya un cambio de consideración, en los términos definidos en el artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA, deberá someterse al SEIA.

23. Que, todas las medidas, condiciones, exigencias y disposiciones establecidas en la presente Resolución son de responsabilidad del Titular, sean implementadas por éste directamente o a través de un tercero".

2.3. **Reemplazar** el Resuelvo N° 1 de la RCA por el siguiente:

"*1°. Calificar favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Talca – San Miguel" de Rentas RA Cuatro Limitada e Inmobiliaria San Miguel SpA*.

2.4. **Reemplazar** el Resuelvo N° 2 de la RCA por el siguiente:

"*2°. Certificar que el proyecto "Talca – San Miguel" cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable*".

2.5. **Reemplazar** el Resuelvo N° 3 de la RCA por el siguiente:

"3*°. Certificar que el proyecto "Talca – San Miguel" cumple con los requisitos de carácter ambiental contenidos en los permisos ambientales sectoriales que se señalan en los artículos 140, 142, y 156 del D.S. Nº 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental*".

2.6. **Incorporar** los Resuelvos N° 4 y N° 5, quedando de la siguiente forma:

"*4°. Certificar que el proyecto "Talca – San Miguel" no genera los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300, que dan origen a la necesidad de elaborar un Estudio de Impacto Ambiental.*

5°. Definir como gestión, acto o faena mínima del Proyecto, para dar cuenta del inicio de su ejecución de modo sistemático y permanente, a los mencionados en el considerando 4.1 del presente acto."

3. **Reproducir** de forma íntegra la resolución exenta N° 202207001135, de 19 de julio de 2022, de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, en todo lo que sea compatible con la presente resolución.

4. **Comunicar** que, en contra de la presente resolución, se podrá reclamar dentro del plazo de treinta días contado desde su notificación, ante el Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 N° 5 de la ley N° 20.600, sin perjuicio de ejercer cualquier otro recurso que se estime oportuno.

Anótese; notifíquese al Reclamante por correo electrónico; y, archívese.

FIRMA ELECTRÓNICA DEL ESTADO

Firmado por: Valentina Alejandra Durán Medina
Fecha: 12/05/2023 16:44:40 CLT

VALENTINA DURAN MEDINA
DIRECTORA EJECUTIVA
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Notificaciones:

- Don Leopoldo Silvio Rodríguez Abasolo, en representación de Rentas Ra Cuatro Limitada e Inmobiliaria San Miguel SpA (srodriguez@ra4.cl; nklein@banmerchant.cl; ccarvallo@banmerchant.cl; rperezlarrain@gmail.com; rperez@smartcompliance.cl).

Distribución:
- Consejo de Monumentos Nacionales.
- CONADI, Región del Biobío.
- CONAF, Región del Maule.
- DGA, Región del Maule.
- Dirección de Vialidad, Región del Maule.
- DOH, Región del Maule.
- Delegación Presidencial, Región del Maule.
- Gobierno Regional, Región del Maule.
- Ilte. Municipalidad de Talca.
- SAG, Región del Maule.
- SEC, Región del Maule.
- SEREMI de Agricultura, Región del Maule.
- SEREMI de Desarrollo Social y Familia, Región del Maule.
- SEREMI de Energía, Región de la Araucanía.
- SEREMI de Salud, Región del Maule.
- SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, Región del Maule.
- SEREMI de Vivienda y Urbanismo, Región del Maule.
- SEREMI Medio Ambiente, Región del Maule.
- SEREMI MOP, Región del Maule.
- SERNAGEOMIN, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- Servicio Nacional Turismo, Región del Maule.
- SERVIU, Región del Maule.
- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.
- Superintendencia de Servicios Sanitarios.
- Superintendencia del Medio Ambiente.
- Dirección Regional SEA, Región del Maule.
- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación, SEA.

Archivo Rol 42/2022.