

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
DIRECCIÓN EJECUTIVA
MGGH

RESUELVE EL RECURSO DE RECLAMACIÓN
ATINGENTE AL PROYECTO “BRISAS DE
TOROBAYO”, CUYO TITULAR ES
INVERSIONES DON VÍCTOR SPA

RESOLUCIÓN EXENTA N° (ABAJO)

SANTIAGO,

RESUMEN

La Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental resuelve acoger el recurso de reclamación deducido por **Inversiones Don Víctor SpA** en contra de la Resolución de Calificación Ambiental del Proyecto, calificándolo favorablemente.

En lo referente a la valoración del IMIV, esta Dirección Ejecutiva aclara que el rechazo del Proyecto no se fundamentó en la carencia administrativa de dicho instrumento, sino que en la supuesta insuficiencia técnica de los antecedentes presentados durante el procedimiento de evaluación ambiental.

Sin perjuicio de lo anterior, en esta sede recursiva, resulta posible sostener que el Titular realizó una adecuada evaluación de los flujos vehiculares, descartando posibles afectaciones en el aumento en los tiempos de desplazamiento. Dicha circunstancia se encuentra respaldada por la aprobación del IMIV por parte de la SEREMI de Transportes, momento en que se respalda el peor escenario de evaluación, como también de la idoneidad de las modelaciones y sus medidas de gestión de tránsito ya presentadas y evaluadas en el procedimiento. Así, esta Dirección Ejecutiva considera que no se cumple la causal establecida en la RCA para mantener el rechazo del Proyecto, por lo cual será calificado de forma favorable. Con todo, con el objeto de cautelar la alta sensibilidad de la Ruta T-350 frente a las proyecciones evaluadas, se impone una condición de seguimiento ambiental.

Por último, respecto de la distinción de los literales b) y c) del artículo 7 del RSEIA, se resuelve que constituyen variables independientes que requieren un examen autónomo. Esta diferencia metodológica radica en que, mientras el literal b) del artículo 7 del RSEIA mide el estrés operativo de la red vial, el literal c) del mismo artículo señalado evalúa la suficiencia estructural y accesibilidad socioespacial a servicios básicos. En consecuencia, se determina que la configuración del literal c) del artículo 7 del RSEIA no puede fundarse únicamente por remisión a las deficiencias viales del literal b) del mismo artículo, dado que se trata de supuestos fácticos distintos; de modo que la falta de un análisis diferenciado en la RCA reclamada impide sustentar la coherencia y legalidad de la evaluación ambiental en este punto.

VISTOS:

1. El recurso de reclamación interpuesto ante la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (“Dirección Ejecutiva” o “SEA”), en contra de la Resolución Exenta N° 202514101156, de fecha 21 de julio de 2025 (“RCA N° 202514101156/2025” o “RCA”), de la Comisión de Evaluación de la Región de Los Ríos (“Comisión”), que calificó ambientalmente desfavorable el proyecto “Brisas de Torobayo” (“Proyecto”), por don Raimundo Vicuña Díaz y don Francisco Steib Pinto, en representación de Inversiones Don Víctor SpA (“Titular” o “Reclamante”).
2. Los demás antecedentes que constan en el proceso de evaluación ambiental y en la fase recursiva del Proyecto.

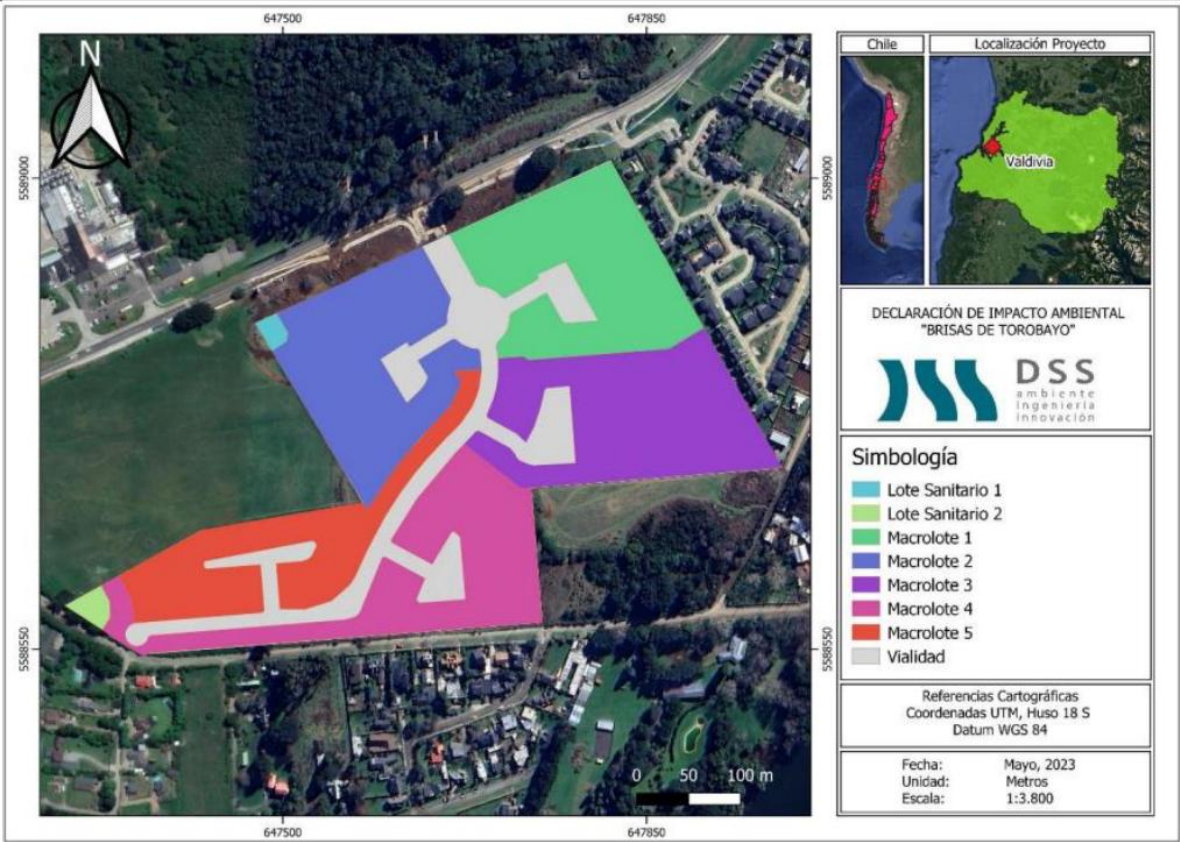
3. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (“Ley N° 19.300”); en el Decreto Supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“RSEIA”); en el Decreto Supremo N° 40, de 2 de abril de 2026, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a Arturo Farías Alcaíno como Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental; 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 consiste en la construcción de 411 viviendas a desarrollarse en la zona sur-poniente de la comuna de Valdivia, Región de Los Ríos, considerada zona de extensión urbana del sector Torobayo, según lo indicado en el Plan Regulador de la comuna de Valdivia. El Proyecto se desarrollará en una superficie total de 14,9 hectáreas, compuesta por cinco macrolotes, en un plazo de 6 años, junto con su respectiva urbanización, solución sanitaria y áreas verdes definidas. Su ubicación es la siguiente:

Imagen 1. Ubicación referencial del Proyecto



Fuente: Figura 1 de la Adenda

- En cuanto al número de viviendas por macrolote, se construirán: 52 en el macrolote 1; 46 en el macrolote 2; 116 en el macrolote 3; 106 en el macrolote 4; y 91 en el macrolote 5. Contará además con áreas verdes, planta de producción y distribución de agua potable, planta de tratamiento de aguas servidas, evacuación de aguas lluvias e infraestructura de electricidad, gas y telecomunicaciones.
- 1.2. El Proyecto ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”) mediante una Declaración de Impacto Ambiental (“DIA”), con fecha 25 de mayo de 2018. En dicha instancia, el Titular incluyó, como parte de sus antecedentes, un

Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (“EISTU”), que habría sido aprobado mediante el Oficio Ordinario N° 797, de fecha diciembre de 2017, por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Ríos, documento que se incluyó en el Anexo 13 “EISTU aprobado” de la DIA.

El Proyecto obtuvo originalmente una calificación ambiental favorable mediante la RCA N° 024/2019. No obstante, a raíz de la sentencia del Tercer Tribunal Ambiental, en causa Rol N° 38-2020, se acogió el recurso de reclamación por la omisión de la etapa de participación ciudadana, dejando sin efecto dicho acto administrativo. En cumplimiento de lo resuelto, la Comisión dictó la Resolución Exenta N° 20221400144, de fecha 19 de octubre de 2022, mediante la cual se retrotrajo el procedimiento al día posterior a la publicación del 1° Informe Consolidado de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones (“ICSARA”) –específicamente al día 29 del procedimiento de evaluación ambiental– y se ordenó la apertura del proceso de participación ciudadana.

2. Procedimiento de reclamación

2.1. La Comisión calificó desfavorablemente la DIA del Proyecto mediante la RCA N° 202514101156/2025. Lo anterior, se fundamenta en el considerando N° 5 del citado acto administrativo, donde se concluye que el Titular no logró descartar la concurrencia de los efectos, características y circunstancias del artículo 11, letra c), de la Ley N° 19.300. Específicamente, la autoridad determinó una eventual alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos (“SVCGH”), por verificarse las circunstancias descritas en el artículo 7 del RSEIA, a saber (desde ahora también “causales de rechazo”): (i) el literal b), relativo a la obstrucción de la libre circulación y el aumento de los tiempos de desplazamiento; y (ii) el literal c), referido a la alteración al acceso o calidad de bienes, infraestructura y servicios básicos:

2.1.1. Respecto del literal b) mencionado, consigna la resolución, que los antecedentes presentaban inconsistencias; no se habría presentado para evaluación vial el peor escenario (época estival, con mayor circulación); y, releva la duración indefinida del impacto. Todo ello implicó que no se pudiera descartar que el Proyecto provoque impactos significativos sobre el aumento de los flujos de transporte y/u obstrucción a la libre circulación de los grupos humanos del área de influencia.

2.1.2. Respecto del literal c), consigna la RCA, que el Proyecto no ha descartado un impacto en el acceso a bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica, dada la configuración del literal b) del artículo 7 del RSEIA.

2.2. El Reclamante interpuso un recurso de reclamación en contra de dicha RCA, en virtud del artículo 20 de la Ley N° 19.300, el cual fue admitido a trámite. Dicho recurso requirió dejar sin efecto la RCA N° 202514101156/2025 y, en consecuencia, solicita que se califique favorablemente el Proyecto.

2.3. La Dirección Ejecutiva del SEA solicitó informar sobre el recurso de reclamación a la Subsecretaría de Transportes y a la Subsecretaría de Evaluación Social, organismos de la Administración del Estado con competencia ambiental (“OAECA”) que participaron en la evaluación ambiental, a través de las Secretarías Regionales Ministeriales respectivas, mediante los Oficios Ordinarios N° 2025991021128 y N° 2025991021127, ambos de fecha 30 de diciembre de 2025.

La respuesta de la Subsecretaría de Evaluación Social se recibió a través del Oficio Ordinario N°490/2026, de fecha 10 de marzo de 2026. Dicha respuesta fue complementada a través del Oficio Ordinario N°0298, de fecha 14 de abril de 2026, de la SEREMI de Desarrollo Social y Familia de Los Ríos.

La respuesta de la Subsecretaría de Transportes se recibió a través del Oficio Ordinario N°11641/2026 DNO, de fecha 16 de abril de 2026.

- 2.4. Mediante la presentación, de fecha 28 de noviembre de 2025, el Titular presentó la Resolución Exenta N°1280/2025 SRM-RIOS, de fecha 3 de noviembre de 2025, que aprueba el Informe de Mitigación de Impacto Vial (“IMIV”) del Proyecto.
- 2.5. Durante el procedimiento de reclamación se sucedieron diversos actos trámite, presentaciones del Titular y el Informe de la Dirección Regional del SEA de la Región de Los Ríos, los cuales serán considerados en su justo mérito en lo que resulte pertinente en el análisis de las materias reclamadas.

3. **Análisis general y sistematización de los fundamentos de la reclamación**

- 3.1. En cuanto al análisis de fundamentos del recurso de reclamación, resulta necesario esclarecer cuál es la competencia que goza la Dirección Ejecutiva del SEA al momento de conocer de los recursos de reclamación del artículo 20 de la Ley N° 19.300, cual es el caso del presente proceso impugnatorio. Dicha norma en su inciso primero establece que: *“En contra de la resolución que niegue lugar, rechace, o establezca condiciones o exigencias a una Declaración de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante el Director Ejecutivo”*.
- 3.2. En complemento de lo anterior, la Ley N° 19.300, en su artículo 19, ha contemplado con precisión y de forma taxativa cuáles son las causales de rechazo por las cuales las comisiones de evaluación, o la Dirección Ejecutiva en su caso, pueden calificar desfavorablemente un proyecto o actividad. En concreto, el inciso tercero de dicha norma establece que: *“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 acredite el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable, de acuerdo a lo dispuesto en la presente ley”*.
- 3.3. En suma, desde ambas normas se pueden extraer las siguientes dos premisas:
 - (i) Las causales por las cuales una DIA puede ser rechazada son taxativas, y están fijadas en el artículo 19 de la Ley N° 19.300.
 - (ii) La Ley N° 19.300 no establece expresamente cuál es la competencia que tendrá esta Dirección Ejecutiva, o el Comité de Ministros en su caso, para conocer de los recursos de reclamación que interpongan los titulares de los proyectos cuando sus proyectos fueron rechazados en sede de evaluación ambiental.
- 3.4. En base a ambas premisas, el SEA y la jurisprudencia han ido determinando de forma más precisa el alcance de las facultades de esta Dirección Ejecutiva para resolver esta clase de recursos. Se ha establecido que la Dirección Ejecutiva del SEA tiene amplias facultades, pudiendo incluso, llevar a una nueva calificación jurídica en base a los antecedentes observados. En efecto, la decisión puede consistir en: (i) rechazar o la mantención del rechazo de un proyecto; (ii) aprobar o la mantención de la aprobación de un proyecto; (iii) condicionar la aprobación de un proyecto; y (iv) retrotraer el procedimiento de evaluación.
- 3.5. A su vez, los límites a la competencia del ente resolutor en esta fase de reclamación, según ha ido definiendo la jurisprudencia administrativa del SEA y la jurisprudencia de los tribunales de justicia, serían los siguientes: (i) la debida motivación de los actos administrativos, de conformidad con los artículos 11, 16 y 41 de la Ley N° 19.880, el artículo 20 inciso 4 de la Ley N° 19.300, y el artículo 81 del RSEIA¹; (ii) la imposibilidad de agravar la situación del reclamante, incorporando nuevas causales de rechazo de una declaración de impacto ambiental, cuando el titular de un proyecto es quien interpone la reclamación, por aplicación del artículo 41 de la Ley N° 19.880²; (iii) la

¹ Sentencia del Tercer Tribunal Ambiental, causa rol N° R-30-2016, de fecha 17 de noviembre de 2016, Considerando N° 45.

² Sentencia del Tercer Tribunal Ambiental, causa rol N° R-6-2020, de fecha 29 de octubre de 2021, Considerando N° 27.

debida cautela de los bienes jurídicos protegidos³; y (iv) la competencia para retrotraer el procedimiento tiene como límite la observancia a los principios y la normativa ambiental aplicable⁴.

- 3.6. Asentado lo anterior, corresponde analizar el recurso de reclamación del Reclamante, por lo cual esta Dirección Ejecutiva ha sistematizado y ordenado sus fundamentos de la siguiente manera:

3.6.1. Sobre la suficiencia metodológica del Estudio Vial Ambiental Complementario (“EVA Complementario”).

3.6.2. Sobre el descarte de la alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica.

4. **Análisis del primer fundamento de la reclamación**

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con la **suficiencia metodológica del EVA Complementario**:

- 4.1. El **Reclamante** sostiene que en el “Anexo 3.13 Estudio Vial Ambiental” de la Adenda Complementaria realizó una modelación mediante el software SATURN 10.9 que permitió una densificación significativa de la red en el sector de Torobayo. A diferencia del primer EVA, presentado en el Anexo 2.9. de la Adenda, la actualización implicó la consideración de ocho nuevas zonas de análisis, cuyo propósito sería representar con mayor fidelidad los flujos de condominios cerrados con accesos únicos. Estima, que dicha especificación permitiría identificar los impactos efectivos del Proyecto sobre la movilidad local.

Respecto a la identificación del peor escenario de evaluación, el Titular defiende la representatividad de las mediciones de flujo realizadas en abril de 2025, correspondientes a la temporada normal. Refiere que, en la Adenda Complementaria, se argumenta que, para un proyecto de carácter residencial, emplazado en una ciudad universitaria como Valdivia, los períodos de mayor estrés vial ocurren durante la época académica, y no en verano. Para fundamentar aquello, presenta un análisis comparativo en que muestra que, en las horas punta de mañana y tarde, los volúmenes vehiculares son superiores en temporada normal debido a la actividad escolar y universitaria. De este modo, el Titular justifica que evaluar el Proyecto bajo estas condiciones permitiría detectar el impacto crítico real sobre los tiempos de desplazamiento de los grupos humanos presentes en el área de influencia.

Luego, indica que, a diferencia del primer EVA, que identificaba múltiples intersecciones saturadas, en el EVA Complementario se identificó un único arco crítico, en la intersección de Avenida Los Robles con Avenida Los Laureles (arco 407-110). En dicho punto, el grado de saturación base ya superaba el 85%, lo que motivó la aplicación de la excepción técnica del artículo 3.6.11, letra b), del D.S. N° 30/2019. El Titular sostiene que este resultado no es una subestimación, sino la consecuencia de una calibración de la modelación, lo que garantizaría que la evaluación se ajuste a la dinámica vial real del área de influencia.

Por último, indica que el EVA Complementario integró medidas de mitigación vial específicas bajo la figura de compromisos ambientales voluntarios, detallados en el “Capítulo 10” del Anexo 3.13 de la Adenda Complementaria. Estas acciones, que incluyen la instalación de cámaras CCTV y reprogramación de semáforos, tienen por objeto mantener un estándar de servicio semejante a la situación base sin el Proyecto.

³ Sentencia de la Excm. Corte Suprema, causa rol N° 24.838-2017, de fecha 14 de diciembre de 2017, Considerando N° 15. En complemento, dicho deber de cautela se encuentra reflejado en el límite de no poder evaluar nuevos impactos que no hayan sido identificados en el proceso de evaluación ambiental, según: Considerando N° 57 de la sentencia de 31 de diciembre de 2021, recaída en la causa rol N° 44-2021, del Primer Tribunal Ambiental; y Considerando N° 35 de la sentencia de 31 de mayo de 2017, recaída en la causa rol N° 101-2016, del Segundo Tribunal Ambiental.

⁴ Sentencia de la Excm. Corte Suprema, causa rol N° 32.364-2014, de fecha 13 de julio de 2015, Considerandos N° 14.

Agrega, que el análisis de costo social presentado en las tablas del “Capítulo 12” del EVA Complementario arroja variaciones inferiores al 5% para los años 2027 y 2032. Específicamente, los resultados consignados en las tablas comparativas de costos sociales para el horizonte 2032 indican un aumento marginal de apenas el 0,40% en el periodo punta mañana, y una disminución del -0,76% en el periodo punta tarde, lo cual daría cuenta de la inexistencia de impactos significativos. A través de este conjunto de antecedentes, el Titular concluye que la metodología del EVA Complementario sería suficiente para descartar los efectos del artículo 7, letra b), del RSEIA, al demostrar que el incremento de tiempos se mantiene dentro de los márgenes normativos permitidos.

4.2. El Titular presentó los siguientes antecedentes relevantes durante la **evaluación ambiental** del Proyecto:

- 4.2.1. Luego del retrotramiento descrito en el Considerando N° 1.2. anterior, al reanudarse la evaluación, el Titular presentó la Adenda en la cual introdujo el primer EVA, contenido en el Anexo 2.9 “Estudio Vial”. En este documento consideró dos temporadas diferenciadas: la “Temporada Normal” y la “Temporada de Verano”, basándose en que Valdivia es un polo turístico con marcadas variaciones estacionales. El Titular determinó, en este estudio inicial, que la demanda vehicular en verano era aproximadamente un 34% superior a la temporada normal, tal como se indica en el acápite 2.4 “Temporadas y Periodización” del mencionado Anexo 2.9. Los resultados de esta modelación preliminar, realizada con el software SATURN, arrojaron que más de diez intersecciones del área de influencia ya presentaban grados de saturación superiores al 85% en la situación base sin el Proyecto. Para abordar esta situación, el Titular comenzó a proponer medidas de gestión, como la optimización de semáforos en nudos críticos, como Los Robles con Los Lingues, presentándolas como acciones para mantener la semejanza de los niveles de servicio.
- 4.2.2. Sobre dicha documentación, en el segundo ICSARA, se indicó que el estudio subestimaba el “peor escenario” de evaluación al no considerar el total de estacionamientos proyectados (509 particulares y 25 de visita), lo que representaba una diferencia de aproximadamente 100 vehículos adicionales que no habían sido debidamente modelados. Asimismo, se cuestionó la falta de precisión en la identificación de los arcos viales, donde el Proyecto aportaría más del 1% de flujo en vías saturadas. Además, se indicó al Titular que, al utilizar medidas de mitigación vial para descartar los efectos del artículo 7, letra b) del RSEIA, requería de un IMIV aprobado de forma previa a la presentación de la Adenda Complementaria⁵.
- 4.2.3. En respuesta a estas observaciones, el Titular ingresó un nuevo EVA Complementario en el Anexo 3.13 de la Adenda Complementaria. En dicho documento indicó que el IMIV se encontraba en proceso de aprobación por lo que, a través del EVA Complementario, se buscaba descartar impactos de forma independiente. El Titular argumentó, en la Adenda Complementaria que, siguiendo el documento “Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos Técnicos para la Evaluación del Impacto Sobre la Libre Circulación, Conectividad y Tiempos de Desplazamiento en Proyectos Inmobiliarios” (“Criterio Técnico SEA 2022”), era procedente proponer compromisos ambientales voluntarios para gestionar la saturación vial, en lugar de esperar la aprobación del IMIV. Para ello, detalló una serie de obras progresivas en el Capítulo 10 “Compromisos Ambientales Voluntarios” de la Adenda Complementaria, las cuales se vincularían a la recepción de etapas específicas de viviendas.

⁵ La SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones y la SEREMI de Vivienda y Urbanismo se pronunciaron, a través de los Oficios Ordinarios N° 1205, de 12 de enero de 2024, y N° 84, de 24 de enero de 2024, respectivamente, en sus pronunciamientos. requirieron que el Titular presente un IMIV, de conformidad con lo dispuesto en el D.S. N° 30/2019 MTT, con la finalidad de conocer los impactos producidos por el Proyecto en etapa de operación.

Sumado a lo anterior, en el EVA Complementario, realizó un cambio metodológico respecto a la determinación del “peor escenario”. A diferencia del EVA inicial, el Titular optó por descartar la temporada estival como peor escenario, centrando su evaluación en la “Temporada Normal”. La justificación entregada en el Capítulo 3.1 “Temporada de Análisis” de este nuevo estudio sostiene que, para un proyecto residencial en una ciudad universitaria como Valdivia, el flujo generado por la actividad escolar y académica impone una carga superior sobre los periodos punta de mañana y tarde, en contraste con la dispersión de los viajes turísticos en verano, que no se concentraría en dichos horarios. Según los datos del EVA Complementario, el flujo en el periodo Punta Mañana (“PM”) era un 5% superior en temporada académica respecto de la estival, argumentando que este escenario capturaba con mayor precisión el impacto crítico sobre los futuros residentes del condominio. Además, este estudio complementario utilizó una red de modelación densificada mediante la versión 10.9 del software SATURN, incorporando ocho nuevas zonas para representar condominios cerrados con accesos únicos en el sector de Torobayo, lo que habría permitido una calibración estadística superior con coeficientes de correlación R^2 por sobre el 90%.

- 4.2.4. A través de su pronunciamiento, en el Oficio Ordinario N° 17.063/2025 SRM-RIOS, de fecha 12 de junio de 2025, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones cuestionó la omisión de la temporada estival. La autoridad señaló que, según los censos del Ministerio de Obras Públicas de 2022, la Ruta T-350 –por la cual se accede al Proyecto– duplica su volumen vehicular en verano, pasando de aproximadamente 4.500 vehículos diarios a más de 12.000, convirtiéndose en la segunda ruta más transitada de la región en esa época. En consecuencia, la autoridad técnica concluyó que el Titular no evaluó el Proyecto en su verdadera “peor condición” de operación respecto a la red vial regional, lo que impediría descartar una afectación por la obstrucción a la libre circulación o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento.

En este mismo sentido, la SEREMI de Desarrollo Social, mediante el Oficio Ordinario N° 0431, de fecha 16 de junio de 2025, observó discrepancias en la determinación de los grados de saturación entre el EVA inicial y el complementario. Al respecto, la autoridad solicitó un cuadro comparativo que detalle dichas diferencias y explique sus causas, exigiendo además que cualquier disminución en los grados de saturación de los arcos viales se encuentre debidamente justificada. Además, señaló que el Titular deberá contar con un IMIV aprobado previo a la presentación de una Adenda Complementaria, en consideración de que utiliza medidas de mitigación vial para el análisis del literal b) del artículo 7 del RSEIA.

- 4.2.5. Conforme a lo anterior, el Considerando N° 6.3 del ICE dio cuenta de la inconsistencia de los datos de flujo presentados, lo que habría impedido dimensionar correctamente la carga vial, imposibilitando el descarte fundado de impactos significativos en las intersecciones con mayores niveles de saturación. En ese contexto, y considerando la incorporación de 441 viviendas nuevas, con un aporte proyectado de 372 veh/hora en los periodos punta mañana y punta tarde (según Tabla 5-7 del Anexo 3.13 de la Adenda Complementaria), no fue posible descartar la generación de efectos adversos sobre la fluidez del transporte y la libre circulación de los grupos humanos. Refiere, que lo anterior se debe a que la incertidumbre en el modelamiento vial impide garantizar que la infraestructura existente soporte el aumento de flujos sin comprometer la conectividad del área de influencia.
- 4.2.6. Por su parte, el Considerando N° 5.1 de la RCA N° 202514101156/2025 ratifica, como fundamento del rechazo, la inconsistencia en los datos aportados por el Titular. Lo anterior, sumado a la omisión de un análisis bajo el escenario más desfavorable (periodo estival) y la naturaleza permanente del flujo vehicular proyectado, habría impedido a la autoridad alcanzar la

convicción técnica necesaria para descartar los impactos viales significativos del proyecto en las intersecciones de mayor saturación.

4.3. Durante la **etapa recursiva** se presentaron los siguientes antecedentes:

- 4.3.1. En su presentación, de fecha 28 de noviembre de 2025, el Titular acompañó la Resolución Exenta N° 1280/2025 SRM-RIOS, de 3 de noviembre de 2025, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Los Ríos, por medio de la cual se aprobó el IMIV del Proyecto.

Por otra parte, hace presente que -conforme a la Guía para la Predicción y Evaluación de Impactos sobre los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos en el SEIA ("Guía SVCGH 2025")- el IMIV no constituye un requisito para obtener una calificación ambiental favorable o descartar impactos adversos significativos. Con todo, la referida guía lo define como un insumo técnico que permite descartar la generación de impactos significativos relacionados con los tiempos de desplazamiento. Estima, el Titular, que con la aprobación del IMIV, se confirmaría que las medidas propuestas son adecuadas para mantener el estándar de servicio. Sobre esto último, el Titular destaca que los compromisos ambientales voluntarios detallados en el EVA Complementario serían las mismas que fueron incorporadas en el IMIV aprobado. En base a lo expuesto, concluye que durante la evaluación ambiental se habría descartado correctamente cualquier impacto significativo en la libre circulación y tiempos de desplazamiento, conforme al artículo 7, letra b) del RSEIA.

- 4.3.2. El Informe Regional indicó que la aprobación del IMIV presentado constituye un antecedente determinante para la resolución de la reclamación, toda vez que permite descartar la generación de un impacto significativo en relación con el aumento de los tiempos de desplazamiento, lo que permitiría descartar el efecto de la letra b) del artículo 7 del RSEIA.

Agrega, que los antecedentes presentados en la reclamación, referidos a que el costo social para la situación con Proyecto no supera el 5%, permiten determinar que el impacto por el Incremento del Flujo Vehicular no alteraría significativamente el estándar de servicio vial.

Con todo, recomienda incorporar una medida de seguimiento obligatoria para la variable ambiental relevante "vialidad", lo que se justificaría por la situación crítica de la Ruta T-350, eje que, según antecedentes de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, duplica su volumen vehicular durante la temporada estival debido a la actividad turística regional. La condición propuesta consiste en realizar mediciones de flujo y tiempos de desplazamiento en los meses de enero y febrero, utilizando la metodología del EVA Complementario contenido en el Anexo 3.13, para contrastar la efectividad de las modelaciones y de los compromisos ambientales voluntarios del Titular. Dicho monitoreo deberá ejecutarse durante los años 7 y 8 de la fase de construcción, y los tres primeros años de operación plena del Proyecto, debiendo reportarse anualmente sus resultados a la Superintendencia del Medio Ambiente y a la autoridad sectorial competente.

- 4.3.3. La Subsecretaría de Evaluación Social de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Social y Familia informó, a través del Oficio Ordinario N°490/2026, de fecha 10 de marzo de 2026, que su División de Evaluación Social de Inversiones carece de competencia para pronunciarse sobre los impactos en la movilidad de proyectos privados, remitiendo dicha facultad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Con posterioridad, se recibió el Oficio Ordinario 0298, de fecha 4 de abril de 2026, de la SEREMI de Desarrollo Social y Familia de Los Ríos, que indicó que el EVA Complementario no habría permitido durante la evaluación ambiental descartar impactos en los sistemas de vida y costumbres debido a

la saturación vial superior al 85%, la falta de un IMIV aprobado y la insuficiencia de modelaciones y análisis, especialmente en lo referido a escenarios comparativos, tiempos de desplazamiento y justificación de variaciones en los niveles de servicio. Ahora bien, el referido OAECA estima que dichas observaciones habrían sido subsanadas en etapa recursiva *“principalmente mediante la incorporación de un IMIV aprobado”*.

Sin perjuicio de ello, dadas las condiciones de *“alta sensibilidad”* del área de influencia, especialmente en periodos de alta demanda, también aborda la posibilidad de establecer una condición de monitoreo, considerándola pertinente para evaluar el comportamiento del sistema vial en condiciones críticas, particularmente durante la temporada estival. Fundamenta lo anterior, en la necesidad de verificar que los tiempos de desplazamiento y la accesibilidad a bienes y servicios se mantengan dentro de los umbrales proyectados por el Titular, asegurando que no se generen alteraciones significativas en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos.

- 4.3.4. La Subsecretaría de Transportes, a través del Of. Ord. N°11641/2026 DNO (“Of. Ord. N°11641/2026”), de fecha 16 de abril de 2026, indicó que el Titular no habría proporcionado los antecedentes suficientes para caracterizar el escenario de peor condición en el EVA Complementario. La autoridad señaló que, en el punto 3.1 “Temporada de análisis” de dicho estudio, no se habrían incorporado datos ni representaciones gráficas que permitieran validar la representatividad de los flujos vehiculares seleccionados frente a otras condiciones de mayor demanda. Esta omisión metodológica impediría determinar con certeza si los tiempos de desplazamiento descritos en la “Adenda Complementaria” corresponden efectivamente al escenario de mayor estrés para el sistema vial.

Asimismo, el pronunciamiento abordó la deficiente identificación de los arcos viales que presentarían niveles de saturación por sobre el 85% producto de la operación del Proyecto. La Subsecretaría de Transportes hace presente que el Titular no habría individualizado con claridad dichos arcos ni propuso las medidas de mitigación o reparación específicas requeridas para compensar la degradación de los niveles de servicio. Se destaca que las tablas de resultados entregadas en el EVA Complementario habrían mostrado niveles de servicio deficitarios, sin que se definan acciones concretas para revertir esta situación, ratificando así lo efectuado durante la evaluación ambiental respecto a la falta de idoneidad de los antecedentes para descartar impactos significativos en la movilidad local.

En relación con los puntos críticos de la red, el Titular se habría limitado a presentar resultados de operación deficientes, sin integrar propuestas destinadas a mejorar los tiempos de desplazamiento en arcos con nivel de servicio “F”, tal como se observa en la información contenida en EVA Complementario. En este sentido, la Subsecretaría de Transportes señaló que *“(…) el Titular se limita a presentar resultados deficitarios sin proponer medidas de mitigación o reparación en el marco del SEIA”*, agregando que *“el recurso de reclamación no aporta nuevos antecedentes técnicos que logren desvirtuar las observaciones de fondo planteadas por la SEREMITT de Los Ríos”*.

Ahora bien, esta Dirección Ejecutiva hace presente que lo expresado por la Subsecretaría de Transportes no emite pronunciamiento sobre el IMIV acompañado durante la presente fase recursiva como de la pertinencia de los CAV presentados durante el procedimiento de evaluación ambiental.

- 4.4. En virtud de lo presentado durante la evaluación ambiental, y en la fase recursiva, **esta Dirección Ejecutiva estima necesario indicar lo siguiente:**

- 4.4.1. Como primera cuestión, debe recordarse que el Criterio Técnico SEA 2022, viene a recoger las modificaciones legales introducidas por la Ley N° 20.958

sobre Sistema de Aportes al Espacio Público (“Ley de Aportes al Espacio Público”), que estableció la figura del IMIV—en reemplazo del antiguo EISTU—como instrumento para evaluar el impacto vial de proyectos que generen crecimiento urbano.

En específico, el Criterio Técnico SEA 2022 reconoce el valor del IMIV en el marco de la evaluación ambiental **como un instrumento referencial o de insumo para el análisis** del componente SVCGH”. La consecuencia de lo anterior será que, las medidas establecidas en el IMIV, así como los eventuales impactos que pudiese generar un proyecto, puedan ser evaluados ambientalmente⁶.

Al respecto, es preciso señalar que, dado que el Proyecto ingresó al SEIA en el año 2019, la observancia del referido criterio técnico revestía un carácter voluntario para el Titular. No obstante, este aceptó expresamente someterse a dicho estándar, tal como consta en la respuesta N° 85 de la Adenda. De este modo, al consentir voluntariamente la aplicación de los parámetros del Criterio Técnico SEA 2022, estos pasaron a formar parte de los criterios bajo las cuales se determinaría la suficiencia de los antecedentes viales presentados.

En concreto, el Criterio Técnico SEA 2022 dispone que existirá saturación vial cuando en situación con proyecto, esta sobrepase el 85% de saturación en uno o varios arcos o tramos entre esquinas de calles del área que viene definida a partir del IMIV. Por su parte, el grado de saturación vial estará dado por el flujo y la capacidad vehicular de un arco en una vía, expresado en porcentaje. Dicha determinación requerirá observar el tipo de vía, su rol y la capacidad vehicular; los flujos actuales de transporte para distintos medios de transporte del área de influencia; los flujos inducidos por el Proyecto, siguiendo los lineamientos del Decreto Supremo N° 30/2019 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece el “Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano” (“D.S. N° 30/2019”); y, el cálculo del grado de saturación para el escenario base y escenario con Proyecto.

De igual manera, el Criterio Técnico SEA 2022 recomienda que, en caso en que el escenario de modelación de cuenta de una superación del umbral de 85% del grado de saturación vial, el Proyecto deberá buscar no aportar un porcentaje mayor al 1%, debiendo observar *“todos los antecedentes y excepciones indicadas en el artículo 3.6.11 del Decreto N°30 (MTT, 2019) relativo a la mitigación de impactos y parámetros para la determinación de semejanza entre los estándares o niveles de servicio”*⁷.

Por su parte, el D.S. N° 30/2019, tiene por objeto concretizar las modificaciones introducidas por la Ley de Aportes al Espacio Público a la Ley General de Urbanismo y Construcciones (“LGUC”), en lo relativo a las mitigaciones viales y aportes al espacio público. En este sentido, la Ley de Aportes al Espacio Público dispuso que los proyectos que generen crecimiento urbano por extensión o densificación, y que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, deberán ser mitigados mediante la adopción de medidas asociadas a la gestión e infraestructura del transporte público y privado, así como medios de circulación no motorizados. El objeto de las medidas viales - denominadas en la ley como “medidas de mitigación vial” - no es otro que propender a que el estándar de servicio se mantenga en términos semejantes a la situación sin proyecto.

Dicho esto, el Criterio Técnico SEA 2022 se remite al D.S. N° 30/2019, en particular a su artículo 3.6.11, norma que contiene disposiciones acerca de cómo deberá analizarse la mitigación de impactos viales, así como parámetros

⁶ “Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios”, SEA, 2022, p. 6.

⁷ “Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios”, SEA, 2022, p. 14.

para la determinación de la semejanza entre niveles de servicio. En lo que interesa, la norma dispone criterios relevantes para evaluar el impacto en tiempos de desplazamiento y circulación:

- (i) Respecto al grado de saturación de las líneas de detención o pistas, dispone que, **si en la situación con proyecto el grado de saturación vial de algún arco de modelación aumenta por sobre el 85%, el proyecto deberá proponer medidas destinadas a disminuir tal saturación**, con el objeto de alcanzar dicho porcentaje.
- (ii) De igual forma, se indica que, **si la saturación base es superior al 85%, el IMIV deberá acreditar que el porcentaje de aporte no será mayor al 1%** en situación con proyecto mitigado.
- (iii) Luego, **de no ser posible cumplir con lo anteriormente dispuesto**, es decir, no es posible mantener el nivel de servicio al 85% de saturación vial aun considerando la aplicación de medidas, **se podrán proponer “medidas de mitigación vial”** que apoyen la gestión del tránsito en aquellos puntos donde se identifica altos grados de saturación⁸. Así, la norma reconoce que la proposición de tales medidas excepcionales **“será suficiente para que la autoridad respectiva, en el marco del proceso de evaluación del IMIV, concluya que el estándar de servicio resultante respecto de esta variable es semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto”**⁹ (subrayado es nuestro).

4.4.2. Por otra parte, en relación con esta materia y siguiendo con los criterios establecidos por esta Dirección Ejecutiva, complementariamente, cabe tener presente la Guía SVCGH 2025, en la cual busca establecer directrices respecto a la predicción y evaluación de impactos sobre los SVCGH. Este documento agrega un elemento muy importante al análisis, al señalar que, para estimar un aumento significativo en los tiempos de desplazamiento, aquellos proyectos que cuenten con un IMIV aprobado ***“permitirá descartar efectos adversos significativos en relación al aumento de tiempos de desplazamiento, dado que incorpora medidas de mitigación vial (sectoriales) que consideran impactos en el sistema de movilidad local, para que tras su puesta en operación, aquel mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante al existente, considerando las características de la zona en que se emplaza y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano”***¹⁰ (subrayado es nuestro).

4.4.3. Teniendo presente dicho marco normativo, corresponde tener presente los antecedentes del procedimiento de evaluación ambiental expuestos. Así, cabe señalar que la controversia técnica ante el SEA Regional se originó en el cambio de criterio respecto a la determinación del peor escenario de evaluación. En el EVA inicial, incluido en el Anexo 2.9. de la Adenda, el Titular reconoce que la demanda vehicular en verano era un 34% superior a la

⁸ Las medidas de gestión de tránsito recomendadas por la norma son las siguientes: cámaras de televisión (CCTV), unidades de comunicación, cambio de equipos semafóricos y controladores norma UOCT, integración de semáforos a los sistemas de control de tránsito, fibra óptica, lámparas led, unidades de respaldo, estaciones de conteo, espiras, u otras tecnologías.

⁹ Artículo 3.6.11, literal b) del D.S. N° 30/2019, MTT: “(...) En el caso de que no resulte técnicamente factible cumplir, en el escenario con proyecto mitigado, con el máximo grado de saturación en todos los arcos modelados del área de influencia, se podrán proponer medidas de mitigación que apoyen la gestión del tránsito en aquellos puntos del área de influencia en los cuales se presentan altos grados de saturación; lo anterior, a través de elementos de gestión de tránsito tales como cámaras de televisión (CCTV), unidades de comunicación, cambio de equipos semafóricos y controladores norma UOCT, integración de semáforos a los sistemas de control de tránsito, fibra óptica, lámparas led, unidades de respaldo, estaciones de conteo, espiras, u otras tecnologías. La proposición de estas medidas de mitigación excepcionales será suficiente para que la autoridad respectiva, en el marco del proceso de evaluación del IMIV, concluya que el estándar de servicio resultante respecto de esta variable es semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto” (subrayado es nuestro).

¹⁰ “Guía para la predicción y evaluación de impactos sobre los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos en el SEIA”, SEA, 2025. p. 29.

temporada normal. Con todo, en el EVA Complementario, incluido en el Anexo 3.13. de la Adenda Complementaria, realizó una modificación del peor escenario considerado, estimando que en la temporada normal había un mayor flujo vial, descartando el periodo estival, bajo el argumento de que el flujo escolar y universitario generaba periodos punta más significativos – decisión que fue desestimada por los OAECA y la Dirección Regional del SEA de Los Ríos– y al no considerar la duplicación del flujo total diario en la Ruta T-350 observada durante el verano, según los censos de tránsito del MOP del año 2022.

Al respecto, se observa que el Titular explica este cambio de metodología indicando que correspondería a una mejora del EVA inicial. En efecto, en su escrito de reclamación refiere que se implementó una modelación mediante el software SATURN 10.9 que permitió una densificación de la red vial en el sector Torobayo, incorporando ocho nuevas zonas de análisis para representar los flujos de condominios cerrados con accesos únicos. La referida actualización permitió que la evaluación se ajustara a la dinámica vial real del área de influencia. Lo anterior, identificó un único arco crítico, en la intersección de Avenida Los Robles con Avenida Los Laureles.

- 4.4.4. En cuanto a la estimación del peor escenario de evaluación considerando en el EVA Complementario, en sede recursiva el Titular justificó que en la temporada normal se observa un mayor flujo vehicular, en contraste con aquel observado en temporada estival. Lo expuesto, se observa en la Figura a continuación:

Figura 1. Comparación flujos temporada normal y estival

Periodos	Normal			Verano			Variación (verano v/s Normal)
	Flujo	Inducción	Total	Flujo	Inducción	Total	
PM	10360	372	10732	9813	372	10185	5%
PT	12455	372	12827	8786	372	9158.25	-29%
Total			23559		Total	19343	-24%

Fuente: Tabla 4 del Recurso de reclamación del Titular

En la figura se observa que los flujos vehiculares para la temporada normal, en los periodos Punta Mañana (“PM”) y Punta Tarde (“PT”), son superiores a los mismos periodos en temporada estival. Dado el carácter inmobiliario del Proyecto, sus periodos críticos de operación –donde se concentra el egreso e ingreso de los residentes– coincidiría con estos horarios de carga académica y laboral de la infraestructura vial. Si bien en el periodo de mediodía (“PM”) se puede observar un aumento en el flujo vial en periodo estival, este horario no representaría la condición de mayor estrés vial generado por el Proyecto. Lo anterior, tendría como explicación que la movilidad vial de Valdivia estaría fuertemente influenciada por la presencia de instituciones de educación superior. Si bien se verifica un aumento vial en la temporada estival, este fenómeno no lograría compensar la disminución de viajes generados durante el período académico.

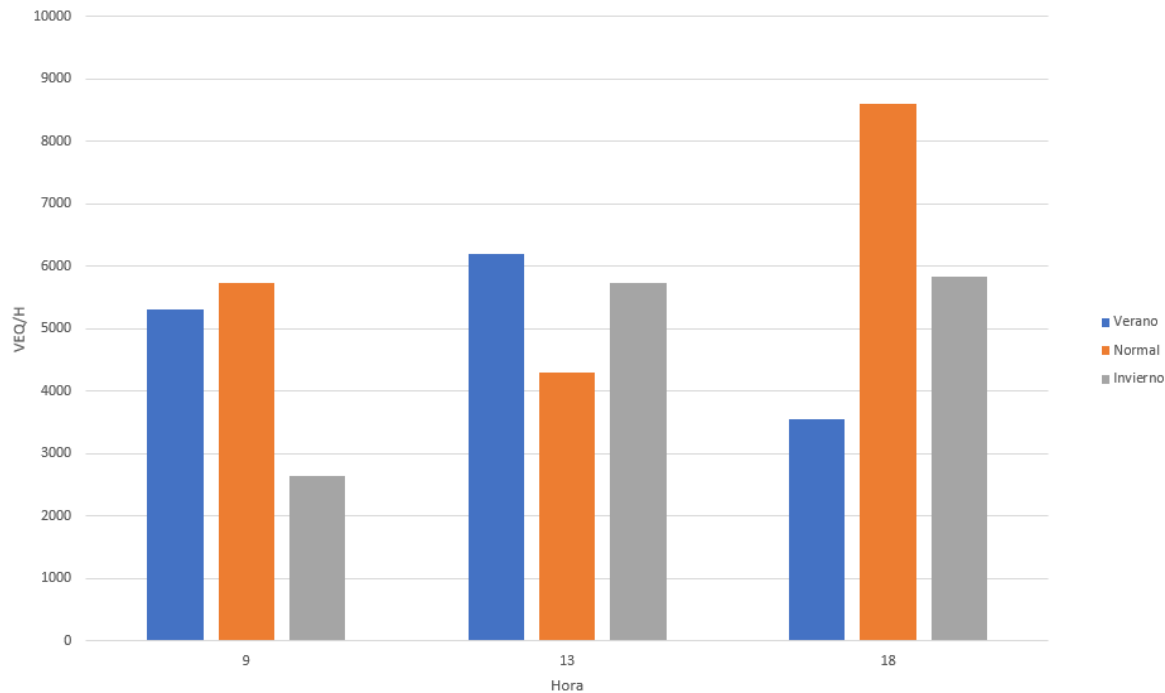
De este modo, al priorizar la época de mayor saturación en las horas punta, el Titular garantizaría que la modelación refleje el peor escenario operativo posible, otorgando certeza técnica sobre la capacidad del sistema para absorber la nueva demanda.

- 4.4.5. En cuanto a lo planteado en el ICE, referido a la falta de consideración de los censos viales de la temporada estival, el Titular indicó en etapa recursiva que dichos censos carecen de discriminación horaria, lo que los haría metodológicamente poco precisos para determinar la significancia del impacto

vial. De esta manera, se observa que el Titular justificó adecuadamente que los flujos vehiculares en los periodos PM y PT son superiores durante la época académica, en comparación con la estival, tal como fue presentado en el EVA Complementario. De esta manera, se establece que no existió una inconsistencia en los datos presentados, sino que se proporcionaron los antecedentes necesarios para fundamentar la representatividad del peor escenario de evaluación acorde al perfil residencial del Proyecto.

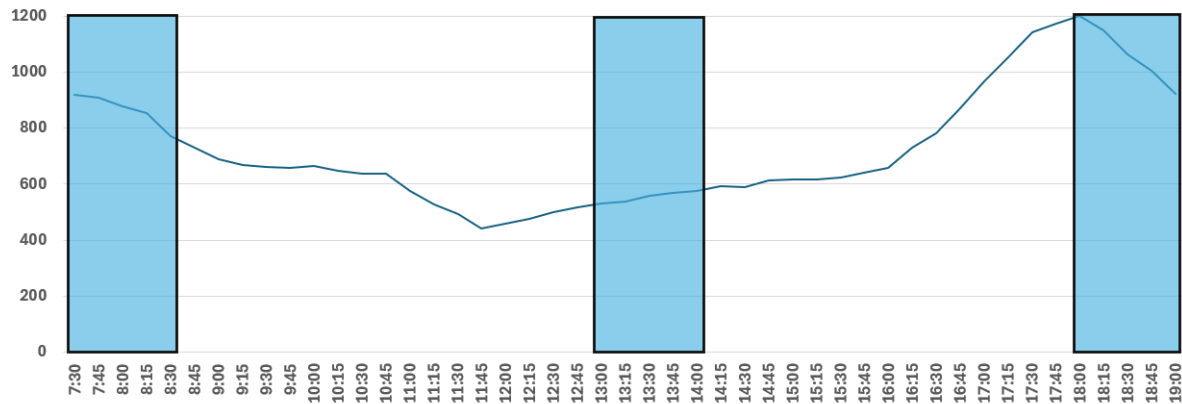
4.4.6. Por otra parte, si bien el pronunciamiento de la Subsecretaría de Transportes, contenido en el Of. Ord. N°11641/2026, reitera las inconsistencias detectadas en la identificación del peor escenario de evaluación, no desarrolla cómo los flujos vehiculares presentados por el Titular en sede de evaluación y recursiva implicarían una subrepresentación del peor escenario. Sobre este pronunciamiento, el Titular indica que omite considerar antecedentes técnicos fundamentales contenidos en el Anexo 3.13. de la Adenda Complementaria, tales como la comparación de los flujos de temporada normal, frente a la estival, lo que se observa en las figuras a continuación:

Figura 2. Flujos vehiculares en temporada normal vs estival en el área de influencia vehicular



Fuente: Figura 3.1. del Anexo 3.13 de la Adenda Complementaria

Figura 3. Periodización del comportamiento vehicular en el área de influencia
Mediciones Continuas Ruta T-350



Fuente: Figura 3.2. del Anexo 3.13 de la Adenda Complementaria

4.4.7. Por otra parte, el ICE releva que el Titular no habría identificado en el EVA Complementario los arcos viales con saturación superior al 85%, determinación que es refrendada por el Of. Ord. N°11641/2026 en etapa

recursiva. Con todo, se aprecia que el Titular identificó en el EVA Complementario, que el arco 407-110, correspondiente a la intersección de Avenida Los Laureles con Avenida Los Robles como el único punto crítico bajo condición base de saturación en el periodo PM. El Titular refiere que dicho arco se encuentra debidamente identificado en las tablas 11.2 a 11.8 del EVA Complementario.

Por lo anterior, se estima que carece de asidero técnico en el expediente de evaluación la aseveración referida a la falta de identificación de puntos críticos, toda vez que dicha información no solo se observa en el EVA Complementario, sino que fue integrada en otros insumos del proceso.

- 4.4.8. Por otra parte, se observa en etapa de reclamación el Of. Ord. N°11641/2026, donde se indica que el arco 401-402 operaría como una vía con un nivel de servicio "F" producto de la operación del Proyecto. Al respecto, el Titular advierte que –según la propia tabla inserta en el oficio de la Subsecretaría– dicho arco pasa de nivel "A" (46.9% de saturación base) a nivel "C" (82% saturación con Proyecto mitigado). Al ser este un estándar de servicio aceptable, su análisis bajo una consideración de nivel de servicio "F" representaría un error técnico manifiesto por parte del OAECA.

Cabe destacar que el Of. Ord. N°11641/2026 indica que el Titular se limitaría a presentar resultados deficitarios, sin presentar medidas de mitigación viales concretas. Con todo, el Titular releva que en los considerandos 10.18.5 y 10.18.6 de la RCA N° 202514101156/2025 se habrían establecido compromisos ambientales voluntarios asociados al arco 407-110, que sí presentaba condiciones de saturación, tanto en la situación base como en la situación con Proyecto. Estas medidas corresponderían a la 19¹¹, 24¹² y 25¹³ del IMIV aprobado. En consecuencia, esta afirmación carecería de asidero tanto al tenor del expediente de evaluación como por lo expuesto por el Titular en sede de reclamación.

- 4.4.9. En el marco de la suficiencia de las medidas propuestas, el mismo marco normativo sectorial reconoce el principio de proporcionalidad, en el artículo 1.1.2 del D.S. N° 30/2019, según el cual las mitigaciones viales deben determinarse exclusivamente en función de las externalidades negativas que efectivamente generaría el Proyecto con su puesta en operación, estableciendo explícitamente que no corresponde al Titular hacerse cargo de los déficits históricos de infraestructura presentes en el área de influencia. En este sentido, se observa que durante la evaluación ambiental se detectó un único arco de saturación sobre el 85%, en situación basal, la que fue abordada de forma técnicamente correcta por el Titular. En efecto, ante la imposibilidad de reducir este índice por debajo de los umbrales normativos, debido a la congestión preexistente, el Titular dio aplicación al artículo 3.6.11 del D.S. N° 30/2019, que permite expresamente la proposición de medidas de mitigación vial que apoyen la gestión del tránsito, para lo cual propuso medidas como la sintonía fina de semáforos y la instalación de cámaras CCTV vinculadas a la UOCT de Los Ríos. La idoneidad de esas medidas fue refrendada por la Resolución Exenta N° 1280/2025 SRM-RIOS, resolviendo de manera expresa que las medidas para el arco 407-110 son adecuadas para mantener la operatividad del sistema de movilidad local. Si bien dicho acto emana de un procedimiento sectorial –en el contexto del SEIM–, su ponderación es obligatoria para el procedimiento de evaluación ambiental, en consideración a que analiza profusamente una materia objeto de esta.

- 4.4.10. Entonces, aun cuando el procedimiento de evaluación ambiental levantó observaciones respecto a los antecedentes presentados por el Titular, resulta necesario destacar que, en la presente fase recursiva, fue validada la

¹¹ Sintonía fina de los semáforos de Av. Los Robles/Los Laureles y Av. Los Robles/Los Lingues.

¹² Estudio de programaciones y sintonía fina de los semáforos de Av. Los Robles/Los Laureles y Av. Los Robles/Los Pelúes.

¹³ Sintonía fina de los semáforos de Av. Los Robles/Los Laureles y Av. Los Lingues/Los Pelúes.

metodología de análisis y el consecuente descarte de impactos significativos por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Ríos, organismo que aprobó el IMIV, mediante la Resolución Exenta N° 1280/2025 SRM-RIOS, de fecha 3 de noviembre de 2025. Dicho acto administrativo ratifica la idoneidad de las modelaciones y medidas empleadas por el Titular para asegurar que los niveles de servicio del sistema de movilidad local se mantendrán semejantes a la situación base.

A este respecto, de acuerdo con los criterios sostenidos por esta Dirección Ejecutiva en las guías previamente citadas, las cuales fueron voluntariamente observadas por el Titular, de acuerdo con la normativa vigente, la aprobación de IMIV por parte el OAECA competente permite sostener que el Proyecto logró acreditar el descarte de posibles impactos por un aumento en los tiempos de desplazamientos. En este sentido, tal como fue solicitado por los OAECA en el procedimiento de evaluación ambiental, es claro que el documento incorporado refrenda los antecedentes ya tenidos a la vista previamente y que permiten otorgar una calificación favorable al Proyecto en la presente etapa recursiva.

- 4.4.11. Sin perjuicio de lo precedentemente razonado, tanto el Informe de la Región como el pronunciamiento de la SEREMI de Desarrollo Social y Familia han relevado en etapa recursiva la necesidad de verificar que el comportamiento real de la variable vial se ajuste estrictamente a los escenarios proyectados durante la evaluación ambiental. En este sentido, se considera necesario establecer una condición de seguimiento ambiental orientada a corroborar que la dinámica de movilidad observada coincida con los resultados de las modelaciones técnicas aportadas por el Titular. Esta medida tiene por objetivo asegurar que los tiempos de desplazamiento y los niveles de servicio se mantengan dentro de los umbrales de semejanza evaluados, especialmente ante la alta sensibilidad del sistema vial local y la particularidad de la Ruta T-350.

La pertinencia de este seguimiento se fundamenta en la importancia de constatar que las variables ambientales se comporten de conformidad con lo evaluado, considerando que durante el proceso se presentaron estudios con resultados operacionales disímiles entre sí. En efecto, mientras en el EVA inicial el Titular identificó once arcos con niveles de saturación base superiores al 85%, la modelación actualizada y refinada del EVA Complementario individualizó un solo punto crítico bajo dicha condición de saturación. Por tanto, la condición de monitoreo permitirá ratificar la representatividad de los escenarios modelados y la efectividad de las medidas de gestión de tránsito propuestas frente a la operación efectiva del Proyecto. Al contrastar las mediciones de flujo en terreno con los datos del EVA Complementario, se podrá verificar que el incremento de los tiempos de viaje se mantenga en los niveles efectivamente evaluados.

- 4.4.12. En suma, los antecedentes técnicos aportados por el Titular, durante la evaluación ambiental, y complementados de forma técnicamente idónea en etapa recursiva, otorgan la convicción necesaria para descartar la generación de impactos ambientales significativos sobre los tiempos de desplazamiento. La modelación del EVA Complementario, y la justificación metodológica de la "Temporada Normal" como la peor condición operativa para un perfil residencial, permitió identificar con precisión las eventuales externalidades efectivas del Proyecto. La validación de este diseño mediante la aprobación firme del IMIV, junto con el establecimiento de una condición de seguimiento ambiental para verificar en terreno los tiempos de desplazamiento reales, entrega garantías de que el Proyecto no generará una obstrucción a la libre circulación ni una alteración adversa en los sistemas de vida y costumbres del área de influencia. Por tanto, corresponde acoger la alegación del proponente en este extremo.

- 4.5. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **el considerando 5.1 de la RCA N° 202514101156/2025, referido al análisis del artículo 11, letra c), de la Ley N° 19.300 y, específicamente, el artículo 7, letra b), del RSEIA, carece de motivación suficiente, de conformidad con mérito del procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto**, correspondiendo acoger la Reclamación del Titular.

Sin perjuicio de los anterior, de acuerdo con lo expresado previamente, atendiendo las observaciones técnicas de los OAECA, esta Dirección Ejecutiva modificará la RCA en los términos que se establecerán en la parte resolutive de este acto administrativo.

5. **Análisis del tercer fundamento de la reclamación**

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con **el descarte de la alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica**:

- 5.1. El **Reclamante** sostiene que la calificación desfavorable fundada en el artículo 7, letra c), del RSEIA resulta improcedente debido a una manifiesta falta de coherencia técnica en el ICE. Argumenta, que este último documento reconoció de manera explícita que el Proyecto no altera el acceso ni la calidad de bienes, equipamientos o infraestructura básica, descartando incluso afectaciones en salud y educación sobre la base de los antecedentes contenidos en el Anexo 5 “Estudio de Medio Humano” de la DIA y el Anexo 2.3 de la Adenda “Estudio Medio Humano”. Sin embargo, el Reclamante cuestiona que la autoridad haya concluido una alteración al acceso de servicios básicos sobre la base de los problemas viales analizados bajo la letra b) del mismo artículo.

Por otra parte, releva que los datos aportados durante la evaluación ambiental demuestran que los incrementos proyectados en los tiempos de viaje hacia centros de educación, comercio, culto, deporte y áreas verdes no superan los 30 segundos, por lo que descarta una interrupción a la libre circulación.

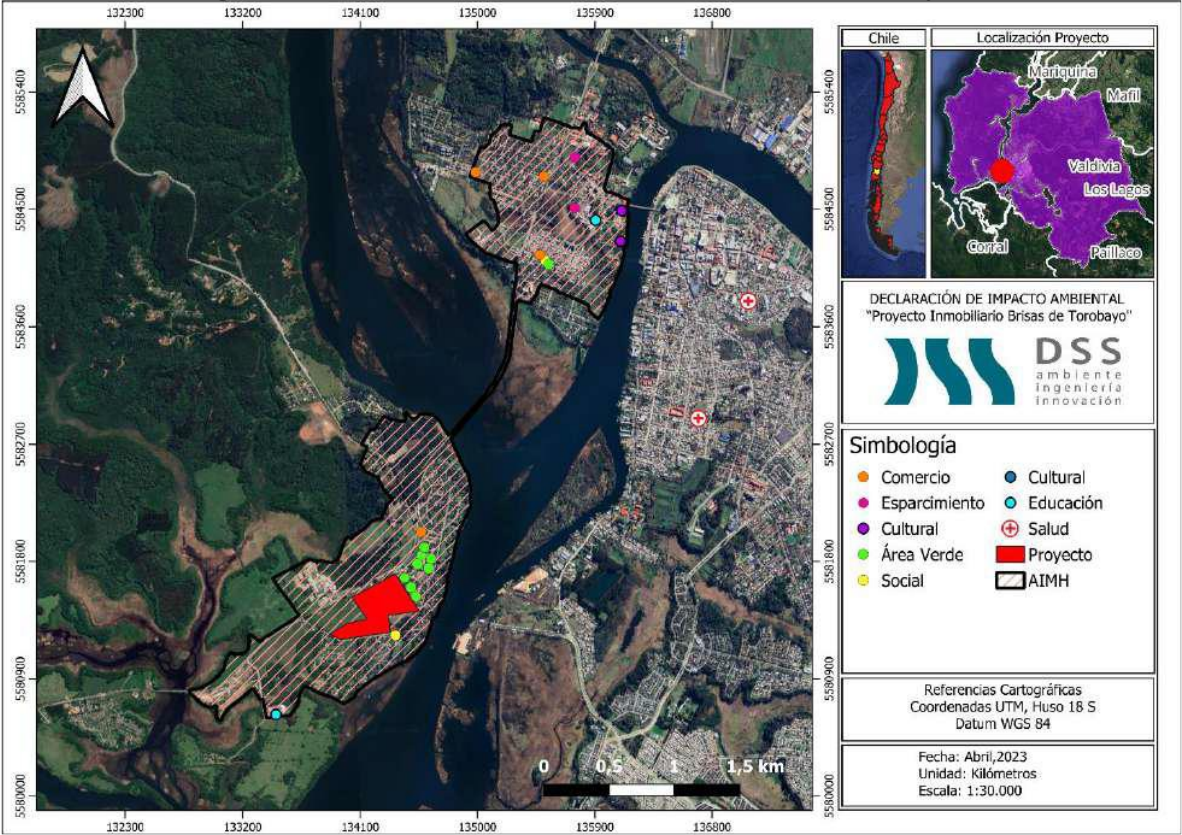
- 5.2. El Titular presentó los siguientes antecedentes relevantes durante la **evaluación ambiental** del Proyecto:

- 5.2.1. Al reanudarse la evaluación, presentó en la Adenda el Anexo 2.3. “Estudio de Medio Humano”, donde realizó un levantamiento de servicios básicos, utilizando fuentes secundarias como el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2016) y datos obtenidos mediante la Ley de Transparencia ante la Municipalidad de Valdivia. Respecto al servicio de salud, el Titular identificó que la principal institución pública es el Hospital Clínico Regional de Valdivia y los CESFAM rurales de Niebla y Angachilla. En las Tablas 91 y 92 de la Adenda, se consignó que la población inscrita y validada en el sistema público representaba el 66,46% de la comuna, pero argumentó que, debido al nivel socioeconómico del sector de Torobayo, las preferencias de los futuros habitantes del Proyecto se inclinarían mayoritariamente hacia el sector privado (clínicas y urgencias privadas), que ya cuenta con una oferta consolidada en el centro de la ciudad.

En cuanto al servicio educacional, el Titular expuso en la Tabla 102 “Establecimientos educacionales” de la Adenda, una lista de 42 recintos en la comuna, totalizando 12.877 vacantes disponibles. Al cruzar estos datos con la proyección demográfica del Proyecto –que estimó una llegada de 459 personas en edad escolar–, el Titular alegó que la oferta municipal y particular subvencionada superaba con creces la demanda inducida, concluyendo que no se produciría una alteración en la calidad ni en el acceso a la educación.

El Anexo 2.3 también da cuenta que en el área de influencia existen servicios destinados a abastecer las necesidades de los grupos humanos que habitan en el sector, destacando la presencia de locales comerciales y áreas verdes. Lo expuesto se observa en la figura a continuación:

Figura 4. Equipamientos en el área de influencia del Proyecto



Fuente: Figura 43 del Anexo 2.3 de la DIA

En particular, respecto a las áreas verdes, se releva que en el área de influencia del medio humano estas comprenden un total de 14.016 m², lo que equivale a 2,03 m² av/hab. En complemento, el Proyecto contempla la implementación de áreas verdes en un total de 12.113 m², lo cual corresponde a 29,5 m² av/hab y aporta un 86% de la superficie de áreas verdes existentes del área de influencia.

Finalmente, el Proyecto cuenta con factibilidad eléctrica (Anexo 27 de la DIA) y aprobación para desarrollo de PTAS y PTAP de MINSAL (Anexo 1.3 de la Adenda).

- 5.2.2. Sin perjuicio de lo anterior, el numeral 6.3 del ICE concluye que no es posible descartar los impactos del Proyecto sobre el acceso a bienes y servicios, toda vez que no ha sido posible descartar los impactos derivados del aumento de flujos del tránsito aportados por el Proyecto, debido a la incorporación de 441 viviendas nuevas y un promedio de 372 veh/hora en los periodos punta mañana y punta tarde.
- 5.2.3. Por su parte, el considerando 5.1 de la RCA N° 202514101156/2025 ratifica como fundamento del rechazo la alteración al acceso a bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica. Estima, la resolución que un proyecto o actividad puede alterar el acceso si limita, niega, restringe o dificulta, ya sea parcial o totalmente. Además, el acceso se ve afectado si el proyecto o actividad impide o complica la asequibilidad económica a dichos bienes, servicios, equipamientos e infraestructura. Luego, se concluye que no es posible descartar los impactos del Proyecto sobre el acceso a bienes y servicios, toda vez que no fue posible descartar los impactos derivados del aumento de flujos de tránsito aportados por el Proyecto.

5.3. Durante la **etapa recursiva** se presentaron los siguientes antecedentes:

- 5.3.1. El Informe Regional indica que la aprobación del IMIV permitiría descartar la generación de un impacto significativo en relación con el aumento de los

tiempos de desplazamiento, lo que permitiría descartar el efecto de la letra c) del artículo 7 del RSEIA.

- 5.3.2. La SEREMI de Desarrollo Social y Familia de Los Ríos, a través del Oficio Ordinario N° 0298, de fecha 4 de abril de 2026, estimó que las observaciones planteadas durante la evaluación ambiental habrían sido subsanadas en etapa recursiva *“principalmente mediante la incorporación de un IMIV aprobado”*, que incluyó los indicadores actualización de operación del sistema vial, permitiendo acotar el impacto sobre los SVCGH respecto al acceso y bienes y servicios.
- 5.4. En virtud de lo presentado durante la evaluación ambiental y en la fase recursiva, esta **Dirección Ejecutiva** estima necesario indicar lo siguiente:
- 5.4.1. Se debe precisar que los literales b) y c) del artículo 7 del RSEIA constituyen variables ambientales con supuestos fácticos y metodológicos independientes que requieren un examen autónomo. Mientras el literal b) se centra en la libre circulación y conectividad –evaluándose principalmente mediante modelaciones de flujos vehiculares y niveles de saturación en nudos críticos–, el literal c) aborda específicamente la alteración al acceso o calidad de bienes, equipamientos y servicios. Este último demanda un análisis de disponibilidad y accesibilidad socioespacial (salud, educación, comercio y transporte público). De esta manera, se aprecia una diferencia metodológica entre ambos literales, dado que utilizan información de naturaleza diversa para determinar la significancia de un impacto.
- 5.4.2. Para el caso concreto, el Titular desarrolló en el Anexo 2.3. de la Adenda la información requerida para el literal c) del artículo 7 del RSEIA, aportando información cualitativamente distinta a la estrictamente vial. La evaluación del acceso a servicios básicos se sustenta en datos como el PLADECO de Valdivia y registros de vacantes escolares o cobertura de salud. Estos antecedentes permitieron al ICE concluir que la comuna de Valdivia posee una oferta educacional de 12.877 vacantes que supera la demanda inducida por el Proyecto, y que la red de salud tiene capacidad suficiente para los nuevos residentes. Por tanto, mientras el literal b) mide el estrés operativo de la red vial, el literal c) evalúa la suficiencia estructural de los servicios, por lo que el Titular deberá demostrar que el área de influencia tiene la capacidad de recibir a la nueva población sin degradar la calidad de los equipamientos existentes.
- 5.4.3. De esta manera, se estima que yerra la RCA N° 202514101156/2025 al tener por configurado el impacto del literal c) únicamente por referencia a los problemas viales analizados en el literal b). Lo anterior, implica –además– una falta de coherencia en la evaluación, dado que por un lado se razona que el Proyecto no altera el acceso ni la calidad de bienes o infraestructura básica, para, luego, tener por configurada dicha alteración. Al no realizar un examen independiente, la RCA omitió que la saturación de una vía no implica necesariamente una negación del acceso si la infraestructura se encuentra disponible y operativa.
- 5.5. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **el considerando 5.1 de la RCA N° 202514101156/2025, referido al análisis del artículo 11, letra c), de la Ley N° 19.300 y, específicamente, el artículo 7, letra c), del RSEIA, carece de motivación suficiente, de conformidad con mérito del procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto**, correspondiendo acoger la Reclamación del Titular.

6. Atendido lo establecido en el artículo 81 inciso 4° del RSEIA¹⁴, el artículo 20 inciso final¹⁵ y el artículo 25 quáter¹⁶ de la Ley N° 19.300, y la circunstancia de que mediante este acto se está modificando una resolución de calificación ambiental, corresponde notificar a los observantes del proceso de participación ciudadana. Lo anterior, habrá de realizarse de la misma forma en que se les notificó de la resolución de calificación ambiental, a saber, mediante las cuentas de correo electrónico registradas en el proceso de evaluación y la publicación de un extracto de la resolución en el Diario Oficial para aquellos observantes que no registraron casillas electrónicas.
7. En atención a lo expresado en los considerandos precedentes, esta Dirección Ejecutiva resuelve lo siguiente:

RESUELVO:

1. Sobre la presentación de don Raimundo Vicuña Díaz y don Francisco Steib Pinto, en representación de Inversiones Don Víctor SpA, de fecha 28 de noviembre de 2025, se resuelve: En lo **principal**: Tener presente lo expuesto; Al **otrosí**: tener por acompañado el documento.
2. Sobre la presentación de don Raimundo Vicuña Díaz y don Francisco Steib Pinto, en representación de Inversiones Don Víctor SpA, de fecha 23 de abril de 2026, se resuelve **tener presente** lo expuesto.
3. **Acoger** el recurso de reclamación interpuesto por don Raimundo Vicuña Díaz y don Francisco Steib Pinto, en representación de Inversiones Don Víctor SpA, con fecha 1 de septiembre de 2025, en contra de la Resolución Exenta N° 202514101156, de 21 de julio de 2025, de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región de Los Ríos, de conformidad a lo argumentado en los Considerandos N° 4 y N° 5 de esta Resolución.
4. **Modifíquese** la Resolución Exenta N° 202514101156, de 21 de julio de 2025, de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región de Los Ríos, en el siguiente sentido:
 - 4.1. **Eliminar** el Considerando 5° de la RCA.
 - 4.2. **Eliminar** del Considerando N° 6.3 de la RCA, lo siguiente:

“Se hace presente que el análisis a los literales b) y c) del Artículo 7 del RSEIA, los cuales corresponden al argumento de rechazo del presente documento, se analizan en el Considerando 5° del presente documento. Lo que corresponde a los literales a) y d) se desarrolla a continuación.”
 - 4.3. **Agregar** en el Considerando N° 6.3 de la RCA, como segundo y sucesivos párrafos, el siguiente texto:

“En relación al análisis del literal b), los antecedentes aportados durante la evaluación ambiental, contenidos especialmente en el Anexo 3.13. de la Adenda Complementaria, permiten descartar la generación de impactos ambientales significativos sobre los tiempos de desplazamiento. La modelación técnica, efectuada mediante el software SATURN 10.9, permitió identificar con precisión las externalidades efectivas del Proyecto a través de una densificación de la red vial que representó los flujos de los condominios del sector de Torobayo. A su vez, se justificó la temporada de análisis del referido anexo, donde se acredita, mediante la Figura 3.1. “Flujos Temporada Normal V/S Estival”, que la “Temporada Normal” constituye la peor condición operativa para un perfil residencial en Valdivia, dado que los periodos

¹⁴ “La resolución que resuelva la reclamación será notificada al reclamante, al titular del proyecto o actividad, a la comunidad, cuando ello procediere, y comunicada a la Superintendencia y a los órganos de la Administración del Estado que participaron en la evaluación de impacto ambiental”.

¹⁵ “De lo resuelto mediante dicha resolución fundada se podrá reclamar, dentro del plazo de treinta días contado desde su notificación, ante el Tribunal Ambiental competente, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 60 y siguientes de la Ley”.

¹⁶ “La resolución que califique favorablemente el Estudio o Declaración de Impacto Ambiental deberá ser notificada al proponente, informada a la Superintendencia del Medio Ambiente, a la comunidad y a todos los organismos que hayan participado del proceso de calificación ambiental”.

punta mañana y tarde presentan mayores cargas vehiculares debido a la actividad académica y laboral”.

Bajo esta metodología, el **Proyecto** identificó que solo el **arco 407-110** (intersección de Avenida Los Robles con Avenida Los Laureles) presentaba una saturación base superior al 85%, situación que fue abordada mediante compromisos de gestión de tránsito como cámaras CCTV y sintonía fina de semáforos, establecidas en los considerandos 10.18.5 y 10.18.6 de este acto.

Como confirmación de este diseño se tiene presente que el Proyecto obtuvo la aprobación de su Informe de Mitigación de Impacto Vial por parte de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de Los Ríos, mediante la Resolución Exenta N° 1280/2025 SRM-RIOS, de 3 de noviembre de 2025, en donde se ratifica la suficiencia de las medidas para mantener el estándar de servicio del sistema de movilidad local.

Sin perjuicio de lo anterior, se establecerá una condición de seguimiento ambiental orientada a verificar que los tiempos de desplazamiento reales se comporten de conformidad a lo evaluado.

En relación al análisis del literal c), los antecedentes aportados durante la evaluación ambiental permiten descartar la alteración significativa al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica en el área de influencia del Proyecto. Según consta en el Anexo 5 de la DIA y en el Anexo 2.3. de la Adenda, se realizó un levantamiento de la oferta de servicios en la comuna de Valdivia, permitiendo concluir que el Proyecto no altera el acceso ni la calidad de equipamientos básicos. Dicha conclusión se sustenta en que la variada oferta existente y la movilidad de los grupos humanos indican que el sector tiene la capacidad estructural necesaria para recibir a la nueva población sin degradar las condiciones de bienestar de los actuales residentes.

En particular, los antecedentes referidos a los servicios de salud y educación confirman la suficiencia del entorno para absorber la demanda inducida por las 411 viviendas del Proyecto. Por su parte, la red de salud, tanto pública como privada, cuenta con la cobertura necesaria para atender a los futuros habitantes del sector de Torobayo. Asimismo, el acceso a servicios básicos se encuentra garantizado mediante las soluciones autónomas de agua potable y alcantarillado detalladas en el Anexo 1.3. de la Adenda, las cuales cuentan con la aprobación técnica de la SEREMI de Salud bajo los PAS 138 y PAS 126, descartando así cualquier presión sobre la infraestructura sanitaria pública.

Finalmente, los antecedentes técnicos contenidos en el Anexo 3.13. de la Adenda Complementaria demuestran que la accesibilidad a bienes y servicios esenciales no se verá mermada durante la fase de operación.”

4.4. **Agregar** un nuevo Considerando N° 9.10, el cual dispondrá lo siguiente:

“

Condición o exigencia: Seguimiento Vial en época estival	
Impacto asociado	Alteración de los tiempos de desplazamiento debido al aumento del flujo vehicular.
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción y operación.
Objetivo, descripción y justificación	<u>Objetivo:</u> Verificar que el aumento en los tiempos de desplazamiento en los distintos nodos, se ajusten a lo proyectado en las modelaciones viales respectivas. <u>Descripción:</u> Se deberán realizar mediciones de flujo vehicular contrastante en los puntos utilizados en el EVA Complementario en distintos horarios, en época estival (enero y febrero).

	<u>Justificación:</u> En virtud de que el Proyecto se emplaza en la ZOIT Valdivia y que según lo indicado por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Ríos en su pronunciamiento a la Adenda Complementaria, mediante Oficio Ordinario N°17063 de fecha 12 de junio de 2025, "(...) de acuerdo censos de tránsito del MOP del año 2022, la Ruta T-350 presenta TMDA en temporada de verano 12.474 veh/día, siendo la segunda ruta más transitada de la región en época estival, y en época de invierno y primavera, el TMDA es del orden de 4.438 y 4.865 veh/día, por lo que es posible asegurar que en época estival dicha ruta duplica el volumen vehicular". Por lo anterior, el Proyecto se encuentra en una situación crítica derivada de la actividad turística en términos de vialidad a nivel regional, en consecuencia, se debe establecer un seguimiento de esta variable ambiental relevante para el periodo estival, por lo que esta Dirección Regional estima conveniente establecer una condición de monitoreo al aumento de los tiempos de circulación durante la época estival (enero y febrero) en las principales intersecciones del Proyecto en torno al sector de Torobayo, con el fin de evaluar la eficacia de cada una de las medidas operacionales incorporadas y los CAV relacionados con las obras viales, cuya implementación se proyecta de manera gradual a partir de cada etapa del proyecto, comparando con los resultados de las modelaciones realizadas, con el fin que se compruebe la efectividad de las modelaciones y las medidas operacionales propuestas.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar:</u> Puntos de mediciones utilizados en EVA Complementario e IMIV. <u>Forma:</u> Metodología utilizada en EVA Complementario e IMIV. <u>Oportunidad:</u> Debe hacer una medición en época estival en la peor condición (es decir, enero y febrero), en distintos horarios, durante los años 7 y 8 de la fase de construcción y durante los tres primeros años desde que comience la operación completa del Proyecto.
Indicador que acredite su cumplimiento	Corroborar que los aumentos en los tiempos de desplazamiento declarados se cumplan de acuerdo a lo proyectado.
Forma de control y seguimiento	Entregar informe anual con resultados y posibles medidas de control adicionales a la SMA y a la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Ríos.

33

4.5. **Reemplazar** el considerando 13° y siguientes por el siguiente texto:

“13° Que, se ha podido establecer que el Proyecto no genera o presenta los efectos, características o circunstancias a que se refiere el artículo 85 del Reglamento del SEIA, en base a que en el área de influencia no existe presencia de grupo humano pertenecientes a pueblos indígenas, ni terrenos destinados a actividades y/o manifestaciones étnicas.

14° 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.

15° 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.

16° 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 con lo indicado en la descripción de este.

17° 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.

18° Que para que el proyecto “Brisas de Torobayo” pueda ejecutarse, deberá cumplir con todas las normas vigentes que le sean aplicables.

19° Que, el Titular deberá informar inmediatamente a la Secretaría de la Comisión de Evaluación de la Región de Los Ríos y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA, asumiendo inmediatamente las acciones necesarias para abordarlos.

20° Que, el Titular del Proyecto deberá comunicar inmediatamente y por escrito a la Dirección Regional del SEA Servicio de Evaluación Ambiental Región de Los Ríos 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.

21° 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.

22° 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.”

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

“1. Calificar ambientalmente favorable la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Brisas de Torobayo”, de Inversiones Don Víctor SpA”.

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

“2. Certificar que el proyecto “Brisas de Torobayo” cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable.”

4.8. **Reemplazar** el Resuelvo N° 3 de la RCA el siguiente numeral:

“3. Disponer el otorgamiento de los permisos ambientales sectoriales que se señalan en los artículos 132, 138, 140, 142 y 156 del D.S. N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”.

4.9. **Agregar** los siguientes Resueltos:

“4. Certificar que el proyecto “Brisas de Torobayo” 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 del presente acto”

5. **Reproducir** la Resolución Exenta N° 202514101156, de 21 de julio de 2025, de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región de Los Ríos, en todo lo que sea compatible con el presente acto administrativo.
6. **Notificar** la presente resolución a los observantes del proceso de participación ciudadana, según lo señalado en el Considerando N° 6 precedente.
7. **Comunicar** que en contra de la presente resolución procede el recurso de reclamación ante el Tribunal Ambiental competente, dentro del plazo de treinta (30) días hábiles desde la notificación, en virtud del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600.

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

ARTURO FARÍAS ALCAÍNO
DIRECTOR EJECUTIVO
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Notificaciones:

- Don Raimundo Vicuña Díaz y don Francisco Steib Pinto, en representación de Sociedad Inversiones Don Víctor SpA (rodrigo@carrascobenitez.cl; carlo@carrascobenitez.cl; maximiliano@carrascobenitez.cl; sara@carrascobenitez.cl).
- Observantes PAC en el proceso de evaluación ambiental (correo electrónico y Diario Oficial)

Distribución:

- Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Región de Los Ríos.
- Corporación Nacional Forestal, Región de Los Ríos.
- Consejo de Monumentos Nacionales.
- Dirección General de Aguas, Región de Los Ríos.
- Dirección de Vialidad, Región de Los Ríos.
- Dirección de Obras Hidráulicas, Región de Los Ríos.
- Gobernación Marítima de Valdivia.
- Gobierno Regional de Los Ríos.
- Ilustre Municipalidad de Valdivia.
- Servicio Agrícola y Ganadero, Región de Los Ríos.
- Superintendencia de Electricidad y Combustibles, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Agricultura, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Desarrollo Social y Familia, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Energía, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Minería, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Salud, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Medio Ambiente, Región de Los Ríos.
- Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, Región de Los Ríos.
- Servicio Nacional de Geología y Minería, Zona Sur.
- Servicio Nacional de Turismo, Región de Los Ríos.
- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.
- Superintendencia de Servicios Sanitarios.
- Superintendencia del Medio Ambiente.

- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Dirección Regional SEA, Región de Los Ríos.
- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación.

Archivo Rol 35/2025.