

Pudahuel, 20 de enero de 2023

Señor  
Arturo Farías Alcaíno  
Director Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) RM  
Presente

**MAT.: solicita la invalidación de la Resolución Exenta N° 20211310123 de 25 de enero de 2021 que resolvió la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto “Obras de mejoramiento Tramo 6, concesión Sistema Américo Vespuccio Nor-Poniente, Av. El Salto-Ruta 68”.**

Yo, Gisela Vila Ruz, concejala de la I. Municipalidad de Pudahuel, domiciliada en Av. San Pablo 8.444, Pudahuel, encontrándome dentro del plazo, solicito que se dé inicio al procedimiento administrativo de invalidación de la Resolución Exenta N° 20211310123 de 25 de enero de 2021, del SEA RM, según lo señalado en el artículo 53 de la ley N° 19.880 por ser contraria a derecho por las razones que explico a continuación.

Según el oficio Ord. N° 128 de 16 de diciembre de 2020, de la Directora General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas, con el cual se dio respuesta a la solicitud de información sobre la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto “Obras de mejoramiento Tramo 6, concesión Sistema Américo Vespuccio Nor-Poniente, Av. El Salto-Ruta 68” (PID Tramo 6), en la etapa de operación de dicho proyecto se superan los niveles de ruido permitidos por la normativa de referencia del Ministerio del Medio Ambiente.

En efecto, en la página 6 del mencionado oficio, el titular señala que se tomarán las siguientes medidas en la etapa de operación referidas a ese incumplimiento de la normativa de referencia:

*“Por otra parte, en lo relativo a regularizar la superación de los parámetros establecidos para dar cumplimiento al DS N°31/16 y DS N°38/11, respecto de los diferentes receptores identificados, cabe señalar que, el proyecto contempla medidas tendientes a controlar, mitigar, reparar y/o compensar, según fuera el caso, tanto para la etapa de construcción como de operación del proyecto”.*

Luego, el titular señala en el oficio lo siguiente con respecto a las medidas específicas que propone implementar en la etapa de operación:

*“ii) Ruido*

*- Instalación de barreras acústicas permanentes en sectores cercanos a receptores sensibles donde se supere la normativa FTA, según lo establecido en el Estudio ejecutado. Estas deberán contar con una altura mínima de 2 metros y una densidad superficial mínima de 10 kg/m<sup>2</sup> (aprox).*

*- En aquellos sectores que se supera la normativa de referencia, según lo expuesto en el estudio, una vez instaladas las barreras acústicas (principal medida de mitigación de esta componente), se deberá incorporar atenuadores de ruido del tipo vidrios termopanel o similar, al sector que se ve afectado directamente por la emisión detectada en el proyecto. Lo anterior, con el objetivo de ajustarse a los umbrales de la normativa vigente”.*

Para llegar a esa propuesta, el titular entregó al SEA RM el documento “Estudios de Ingeniería Definitivo de las obras de mejoramiento Tramo 6 ‘PID Obras Tramo 6’”. Según ese estudio, en la etapa de operación del aumento a 4 pistas por sentido en la autopista se estiman incrementos de más de 10 db(A) en la presión sonora, con lo cual se llegaría a más de 90 db(A) para los receptores R20 y R22. Pues bien, según la "Guía para la predicción y evaluación de Impactos por Ruido y Vibraciones en el SEIA" (Dirección Ejecutiva del SEA, 2019), con 85 db(A) existe riesgo de pérdida auditiva. Para mitigar ese impacto, el titular analizó el efecto de la instalación de barreras acústicas, concluyendo que no logran reducir la presión sonora al nivel aceptado por la normativa de referencia.

En efecto, en el acápite 1.1.1.4.12 Medidas de mitigación acústicas. Etapa de Operación, el estudio del MOP señala:

*“En aquellos receptores donde se supere la normativa de referencia (FTA) aún utilizando barreras acústicas, se deberán evaluar medidas adicionales para atenuar el ruido, como recambio de ventanas por nuevas compuestas por termopanel o Cristal Laminado. Esto se aplicará en el Receptor R12 y se evaluará caso a caso en otros receptores donde se presente esta condición”.*

A modo de resumen, en la página 76 del estudio del MOP se presenta una tabla en la cual queda en evidencia que la normativa de referencia no se cumple en 18 de los receptores analizados pese a la instalación de barreras acústicas como las habitualmente utilizadas en las vías. Esa situación, según el estudio presentado por el titular, se resuelve con el recambio de las ventanas en las edificaciones afectadas por otras que incluyan termopaneles o materiales similares.

Luego, en la página 81 del estudio del MOP se identifican las edificaciones donde se requiere el recambio de ventanas:

*“La obra ampliación a cuartas pistas, para el año 2033 el receptor R07, no cumple sin barreras acústicas, situación que se modifica al colocar barreras acústicas de 2 m de altura. El resto de los receptores; R08, R09, R12, R13, R15, R16, R17, R18, R19, R20, R21, R22 y R23, no cumplen para el año 2033 con barreras acústicas, situación que se podría modificar con la instalación de vidrios p. ej. termopanel en viviendas afectadas.*

*Las viviendas que necesitarán vidrios p. ej. termopanel entre los receptores R08, R09, R19 y R20:*

- Inacap
- 6 edificios
- Strip Center
- Jardín Infantil Dumbito
- 32 viviendas

*Las viviendas que necesitarán vidrios p. ej. termopanel entre los receptores R16, R17, R23, R15, R18, R22, R12 y R13:*

- 139 viviendas
- Colegio Alicante
- 01 Edificio (City)
- 12 Edificios (Los Mares)

*Las viviendas que necesitarán vidrios p. ej. termopanel cercana al receptor R21:*

- 03 Edificios”

Como se puede apreciar, según el titular en la etapa de operación de la ampliación a 4 pistas se requiere intervenir cientos de edificaciones, incluyendo establecimientos educacionales de prebásica hasta educación superior y edificios, para evitar que sus residentes y usuarios queden expuestos a niveles de ruido que superan la norma de referencia y que incluso pueden resultar peligrosos para la salud.

Pese a lo anterior, en la Resolución Exenta N° 20211310123, al analizar los criterios definidos en el oficio Ord. N° 131.456, de fecha 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, específicamente aquel referido a si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad, el SEA RM argumenta lo siguiente:

*“En relación al tercer criterio, relativo a que, si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad, y sobre el cuarto criterio expuesto, relativo a que si las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente se ven modificadas sustantivamente, es posible señalar que **ambos criterios no aplican ya que los cambios propuestos modifican a un Proyecto que no cuenta con resolución de calificación ambiental**”.*

Resulta evidente que ese argumento no tiene fundamento pues el PID Tramo 6, al considerar el aumento a 4 pistas por sentido, induce un incremento del nivel de ruido provocado por el tránsito vehicular que según el estudio del MOP no puede ser mitigado con la instalación de barreras acústicas, obligando al recambio de ventanas de cientos de edificaciones, una medida inédita en este tipo de proyectos viales.

Estamos entonces **frente a una modificación sustantiva en la magnitud del impacto ambiental de la autopista Vespucio Norte Express que debe ser analizada en el SEIA por la unidad especializada del Ministerio del Medio Ambiente**, pues se alcanzan niveles de ruido superiores a la norma de referencia y que podrían ser peligrosos para la salud. El MOP no es el organismo competente para establecer si las medidas propuestas se hacen cargo de los impactos provocados por el ruido asociado al tránsito vehicular.

A mayor abundamiento, en el punto 4.3.12 a) de la guía de la Dirección Ejecutiva del SEA se establece el procedimiento para estimar el ruido generado por el tránsito vehicular y en el punto 5.2 se identifican las normas de referencia que pueden ser aplicadas en el marco del SEIA para la evaluación de impactos ambientales para la salud de la población generados por el ruido del tránsito vehicular.

Luego, en el punto 4.2 de esa guía, en concordancia con el artículo 11 ter de la ley N° 19.300 y el artículo 12 del Reglamento del SEIA, se indica que la evaluación de los impactos ambientales debe considerar la suma de los impactos provocados por la modificación y el proyecto existente. En este caso, es necesario señalar que por una decisión del Estado, el proyecto Vespucio Norte Express no fue evaluado ambientalmente a pesar de que la ley N° 19.300 estaba vigente desde la fecha del llamado a licitación de la autopista en 2001, siendo la única autopista urbana de Santiago sin aprobación ambiental.

**Se concluye que las obras de ampliación propuestas en el PID Tramo 6 modifican sustantivamente la magnitud de los impactos ambientales de la autopista Vespucio Norte Express. Por lo tanto, según el criterio iii) del Ord. N° 131.456/2013 de la Dirección Ejecutiva del SEA que imparte instrucciones sobre Consultas de Pertinencia, el proyecto de mejoramiento del Tramo 6 genera cambios de consideración en la autopista Vespucio Norte Express y en consecuencia por aplicación del artículo 2º letra g) del RSEIA, el SEA RM debió resolver su ingreso obligatorio al SEIA.**

Como ya se indicó, mediante la Resolución Exenta N° 20211310123 ese servicio resolvió lo contrario, permitiendo que la autopista Vespucio Norte Express continúe eludiendo su ingreso al SEIA y afectando a los vecinos de Pudahuel y Maipú.

En consideración a estos argumentos, pido que se dé inicio al procedimiento de invalidación de la Resolución Exenta N° 20211310123/2021 del SEA RM por ser contraria a derecho al estar sustentada en argumentos que incumplen el artículo 11 ter de la ley N° 19.300, el artículo 12 del Reglamento del SEIA y las instrucciones de la Dirección Ejecutiva del SEA referidas a la evaluación de impactos por ruido.

Sobre la tramitación de esta solicitud de invalidación, corresponde que se tengan en consideración las sentencias de la Corte Suprema que señalan que **la Administración está obligada a iniciar el procedimiento de invalidación si este se presenta dentro del plazo de dos**

años definido en el artículo 53 de la ley N° 19.880 y que dicho procedimiento debe proseguir hasta finalizar incluso más allá de ese plazo.

Por último, informo a Ud. que entregaré una copia de esta solicitud a la Contraloría General de la República para que sea incorporada al análisis de mi denuncia **W003368/2021** que se refiere a esta decisión del SEA RM de no someter el PID Tramo 6 al SEIA y también a la elusión al SEIA de la autopista Vespucio Norte Express permitida durante décadas por los organismos competentes pese a los pronunciamientos que en su momento realizó la Contraloría a propósito de la elusión que cometió la autopista Vespucio Sur basada en argumentar que ese proyecto no era una autopista. Situación que deja de manifiesto un actuar arbitrario y discriminatorio de las autoridades con los habitantes del sector poniente de Santiago que se vuelve intolerable si además se compara con las exigencias de esas mismas autoridades para que se mitigaran los impactos ambientales de la autopista Vespucio Oriente.

Se despide atentamente,

  
  
Gisela Vila  
Concejal  
Ilustre Municipalidad de Pudahuel  
+56224407300 anexo 8208  
Cel +56992262797

[gvilaruz@gmail.com](mailto:gvilaruz@gmail.com)