

Santiago, diecinueve de noviembre de dos mil veintiuno.

VISTOS:

El 18 de agosto de 2020 la abogada señora Paula Elías Auad y los abogados señores Jorge Cash Sáez e Ignacio Torres González, en representación del condominio 'Mirador Santa Anita', (en adelante, también "la reclamante"), interpusieron -en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, que Crea los Tribunales Ambientales (en adelante, "Ley N° 20.600")- reclamación en contra de la Resolución Exenta N° 307, dictada por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana el 15 de junio de 2020 (en adelante, "Resolución Exenta N° 307/2020" o "la resolución reclamada"), en virtud de la cual rechazó la solicitud de invalidación de la Resolución Exenta N° 105, dictada por la referida Comisión el 13 de febrero de 2020 (en adelante, "RCA N° 105/2020"), que calificó favorablemente el proyecto 'Terrazas del Valle'. Solicita que las referidas resoluciones sean dejadas sin efecto, por ser contrarias a derecho.

El 26 de agosto de 2020 el Tribunal admitió a trámite la reclamación, asignándole el Rol R N° 252-2020.

La reclamada, en su informe, solicita se rechace la reclamación por carecer de fundamento, tanto de hecho como de Derecho, con expresa condenación en costas.

Comparece también en autos la Sociedad de Desarrollo Carampangue Limitada, titular del proyecto, como tercero coadyuvante de la reclamada.

I. Antecedentes de la reclamación

El 7 de febrero de 2019 el proyecto 'Terrazas del Valle' ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, "SEIA") vía Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, "DIA") bajo la tipología del literal h) del artículo 10 de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, "Ley N° 19.300"), en relación con los literales h.1,

h.1.2, h.1.3 del artículo 3° del Decreto Supremo N° 40, del Ministerio del Medio Ambiente, de 30 de octubre de 2012, que Aprueba Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, "RSEIA").

El proyecto, ubicado en la comuna de Lo Barnechea (Av. José Alcalde Délano N° 10.253 y Camino Punta Carreta N° 10.494), consiste en la ejecución de obras de urbanización de un loteo y la construcción de un total de 169 viviendas (57 casas y 112 departamentos) distribuidos en 14 edificios, y sus espacios comunes. Éste se realizará en dos etapas: la primera, consiste en la ejecución de las obras de urbanización y construcción de las referidas 169 viviendas y sus espacios comunes en una superficie de 18,67 ha; la segunda, consiste en futuros proyectos habitacionales y de equipamiento comercial a ejecutarse en una superficie de 3,49 ha, el cual será sometido posteriormente al SEIA.

El proyecto, al ingresar al SEIA, contaba con un Estudio de Impacto en el Sistema de Transporte Urbano (en adelante, "EISTU"), aprobado mediante ORD. SM/AGD/N° 16002, de 19 de diciembre de 2017, aclarado -respecto de la implementación de paraderos- por el ORD. SM/AGD/N° 0384, de 11 de enero de 2018, y modificado mediante Ordinario SEREMITT N° 2508, de 19 de marzo de 2020, todas ellas de la Secretaría Regional Ministerial (en adelante, "SEREMI") de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.

El 13 de febrero de 2019, mediante Resolución Exenta N° 80/2019, el Director Regional del SEA admitió a tramitación la DIA.

El 15 de marzo de 2019, un grupo de vecinos del sector Camino de La Aguada, comuna de Lo Barnechea (Sergio Muñoz Ramírez, Alejandro Cordero Carrillo, Claudio Montes Dessy, Bernardita Domeyco Dobry, María Victoria Burr Guarachi, Claudia Trigo Collao, Susana Aristízabal Fernández, María Gabriela Schönfeldt Figueroa, Eduardo Concha Villarroel, María Lourdes Balart Massanes, Dieter Boehme, Ximena Miano Modinger, Dina Muñoz Rivera, Rubén Bustamante Torrealba y Manuel Hernández Amezquita), presentó ante la Dirección Regional del Servicio

de Evaluación Ambiental (en adelante, "SEA") de la Región Metropolitana, una solicitud de apertura de un proceso de participación ciudadana (en adelante, "proceso PAC"), por estimar que el proyecto generaba cargas ambientales para las comunidades próximas.

El 26 de marzo de 2019 se dictó el primer Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones (en adelante, "ICSARA").

El 4 de abril de 2019, mediante Resolución Exenta N° 188 (en adelante, "Resolución Exenta N° 188/2019") el Director Regional del SEA de la Región Metropolitana rechazó la solicitud de apertura de un proceso PAC, por estimar que el proyecto no correspondía a las tipologías de proyecto que la hacían procedente.

El 11 de abril de 2019, el señor Dieter Boehme y la señora Victoria Burr Guarachi, por sí y en representación de los vecinos del Camino de la Aguada que solicitaron la apertura de un proceso PAC, interpusieron recurso de reposición y jerárquico en subsidio, en contra de la Resolución Exenta N° 188/2019.

El 17 de mayo de 2019, mediante Resolución Exenta N° 275 (en adelante, "Resolución Exenta N° 275/2019"), el Director Regional del SEA de la Región Metropolitana rechazó el recurso de reposición.

El 4 de octubre de 2019 el titular presentó la primera Adenda.

El 27 de noviembre de 2019, se dictó el segundo ICSARA.

El 6 de enero de 2020, el titular presentó la Adenda Complementaria.

El 21 de enero de 2020, se reunió el Comité Técnico previsto en los artículos 86 de la Ley N° 19.300 y 25 del RSEIA.

El 24 de enero de 2020, se dictó el Informe Consolidado de Evaluación (en adelante, el "ICE").

El 31 de enero de 2020, a través de Resolución Exenta N° 74 (en adelante, "Resolución Exenta N° 74/2020"), el Director Ejecutivo del SEA rechazó el recurso jerárquico respecto de la

Resolución Exenta N° 188/2019, que denegó la apertura del proceso PAC.

El 3 de febrero de 2020, sesionó la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana.

El 13 de febrero de 2020, se dictó la RCA N° 105/2020, que calificó favorablemente el proyecto.

El 17 de febrero de 2020, se notificó la RCA N° 105/2020.

El 26 de marzo de 2020, la señora Paula Elías Auad y los señores Jorge Cash Sáez, Rodrigo Torres González y Daniel Medina Gaponov, en representación del condominio 'Mirador Santa Anita' solicitaron la invalidación de la RCA N° 105/2020, por estimar que se denegó ilegalmente la apertura de un proceso PAC, vulnerándose lo dispuesto en el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300, y que no se descartó un impacto adverso significativo sobre los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, en contravención de lo señalado en los artículos 12 bis letra b) y 11 literal c) de dicho cuerpo legal.

El 15 de junio de 2020 la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana dictó la Resolución Exenta N° 307, que rechazó la solicitud de invalidación, por estimar que los recurrentes no acreditaron la existencia de un vicio o ilegalidad, así como tampoco demostraron la existencia de un perjuicio, no pudiendo desvirtuar la presunción de legalidad del acto administrativo.

II. Del proceso de reclamación judicial

A fojas 50, la abogada Paula Elías Auad y los abogados señores Jorge Cash Sáez y Rodrigo Torres González interpusieron reclamación en contra de la Resolución Exenta N° 307/2020 dictada por la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana, que rechazó la solicitud de invalidación de la RCA N° 105/2020. Solicita que se dejen sin efecto ambas resoluciones por ser contrarias a Derecho.

A fojas 103, el Tribunal admitió a tramitación la reclamación y requirió informe a la reclamada.

A fojas 109, la abogada Yordana Mehseñ Rojas, en representación del Director Ejecutivo del SEA, compareciendo, a su vez, por

la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, se apersonó en el procedimiento y solicitó ampliación del plazo para informar.

A fojas 112, el Tribunal concedió la prórroga solicitada.

A fojas 117, el abogado Arturo Farías Alcaíno, por el Director Ejecutivo del SEA, evacuó informe.

A fojas 137, el Tribunal tuvo por evacuado el informe.

A fojas 142, los abogados Cristóbal Fernández Villaseca e Ignacio Torres Lagos y la abogada Giuliana Cánepa Castillo, en representación de la Sociedad de Desarrollo Río Carampangue Limitada, solicitaron que ésta fuera tenida como tercero coadyuvante de la reclamada.

A fojas 143, el Tribunal, tuvo como tercero coadyuvante de la reclamada a la referida sociedad, en conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 inciso final de la Ley N° 20.600 y 23 del Código de Procedimiento Civil.

A fojas 146, se dictó el decreto autos en relación y se fijó como fecha para la vista de la causa el 24 de junio de 2020, a las 10:00 horas.

A fojas 147, se reprogramó la audiencia para el 24 de junio de 2020, a las 15:30 horas.

A fojas 159, los abogados señores Cristóbal Fernández Villaseca e Ignacio Troncoso Lagos y la abogada señora Giuliana Canepa Castilla, en representación del tercero coadyuvante de la reclamada, presentaron un escrito haciendo presente una serie de consideraciones sobre la reclamación de autos y acompañaron un documento.

A fojas 181 bis, se dejó constancia que el 24 de junio de 2021 se efectuó -por video conferencia- la vista de la causa, en la que alegaron los abogados Jorge Cash Sáez, por la reclamante, José Ignacio Vial Barros, por el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, en representación de la reclamada, y Cristóbal Fernández Villaseca, por el tercero coadyuvante de la reclamada.

A fojas 182 el Tribunal tuvo presente el escrito de fojas 159.

A fojas 201, la causa quedó en estado de acuerdo y se designó como redactor de la sentencia al Ministro señor Cristián Delpiano Lira.

III. Fundamentos de la reclamación y del informe

Conforme a lo expuesto en la reclamación y en el informe de la reclamada, los asuntos debatidos en autos son los siguientes:

1. Denegación de apertura de un proceso de participación ciudadana

La reclamante alega que el SEA denegó ilegalmente la apertura de un proceso PAC, y que la resolución reclamada confirmó esa ilegalidad, en circunstancias que se configuraban las hipótesis para decretarlo. Señala que, tanto el SEA como la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana realizaron una ponderación arbitraria de los hechos que configuraban el concepto 'cargas ambientales', amparándose en el Mensaje del Presidente de la República proyecto de ley que reforma el SEIA, y que actualmente se encuentra en discusión ante el Congreso. De esta forma, dichas autoridades concluyeron que el proyecto no se enmarcaba en ninguna de las tipologías del artículo 94 en relación con el artículo 3°, ambos del RSEIA. Asimismo, sostiene que la autoridad descartó los dos requisitos (beneficios sociales y externalidades ambientales negativas) que acreditan la existencia de cargas ambientales respecto de proyectos que, no encontrándose en la hipótesis de normativa estricta de los referidos preceptos reglamentarios, satisfacen necesidades básicas de la comunidad.

La reclamante cuestiona el criterio sustentado en el considerando 8.2 de la resolución reclamada, conforme al cual por el solo hecho de ingresar el proyecto al SEIA bajo la tipología del literal h) del artículo 3° del RSEIA y tratarse, en consecuencia, de proyectos inmobiliarios que se ejecutarán en una zona latente o saturada, su análisis y evaluación se circunscribe específicamente a las emisiones atmosféricas que se generarán, a la luz del Plan de Prevención y

Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana (en adelante, "PPDA"), en concreto respecto del artículo 64 de dicho instrumento de gestión ambiental. Señala que, conforme a este razonamiento, la circunstancia de ingresar por el literal h) al SEIA no habilitaría a la autoridad para identificar la existencia de beneficios sociales o de externalidades negativas, pues su razón de ingreso estaría vinculada sólo al componente aire, lo cual, a su juicio, no resulta aceptable.

Señala que la regla general para identificar normativamente la existencia de cargas ambientales está contenida en el inciso séptimo del referido artículo 94 del RSEIA, conforme al cual dichas cargas podrán constatarse respecto de cualquier proyecto o actividad cuyo objeto sea la satisfacción de necesidades básicas de la comunidad, como aquellos correspondientes a la tipología que el mismo precepto menciona, a modo ejemplar. De esta forma, la reclamante plantea que el criterio para la identificación de cargas ambientales no está dado por las tipologías específicas de proyectos que se describen en el referido artículo, sino por la naturaleza de los objetivos que persiguen los proyectos, los cuales, si buscan satisfacer necesidades básicas de la comunidad -como la vivienda o la seguridad pública, en el caso del proyecto 'Terrazas del Valle'- generan necesariamente beneficios sociales y provocarán externalidades negativas. No obstante lo anterior, indica que la resolución reclamada desestima que mejoramientos en vivienda y seguridad pública correspondan a beneficios sociales.

Refiere, además, que dicha resolución reproduce los fundamentos esgrimidos por la Dirección Regional del SEA de la Región Metropolitana en la Resolución Exenta N° 188/2019, en orden a que el beneficio social requerido para configurar la 'carga ambiental' debe ser directo y no difuso ni indirecto, y que tampoco debe consistir en la generación de cualquier beneficio, ni de un beneficio económico para un titular o determinada persona o grupo, sino que debe entenderse como la satisfacción de necesidades básicas de la comunidad durante las fases de construcción, operación y cierre del proyecto.

Sostiene también que el SEA mantiene una "*invariable posición institucional*" de denegación de apertura de procesos PAC en los proyectos evaluados vía DIA, recurriendo a antecedentes de la Historia de la Ley N° 20.417, trastocando -de esta forma- la racionalidad, objetividad y ponderación que debe haber en el ejercicio de una potestad discrecional. Agrega que con este criterio, el órgano evaluador vulnera el sistema reglado de interpretación de la ley, otorgando al concepto 'cargas ambientales' un sentido distinto al natural y obvio del tenor literal de la norma.

Afirma que, para identificar la existencia de cargas ambientales, es preciso acudir, en primer lugar, al elemento gramatical de interpretación de la ley. Al efecto, sostiene que, recurriendo al sentido natural y obvio de las palabras conforme al diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, el concepto 'beneficio social' debe entenderse como el "*bien o utilidad que se recibe y que es accesible y se refiere a la sociedad*". Señala que la resolución reclamada otorga a este concepto un significado "*confuso, contradictorio y apartado del sentido natural y obvio*", introduciendo un elemento socioeconómico destinado a restringir la idea de comunidad y de necesidades básicas, lo cual evidencia una "*manifiesta e intolerable arbitrariedad*", al sostener que el proyecto no pretende satisfacer las necesidades básicas de la comunidad, sino a "*un grupo determinado de personas*". Agrega que, de esta forma, la autoridad impone un requisito o estándar que el legislador no ha establecido, consistente en la búsqueda de un interés público de naturaleza popular, infringiendo, así, el principio de igualdad ante la ley.

En cuanto al segundo elemento del concepto 'cargas ambientales', esto es, las externalidades negativas, señala que, de acuerdo con su sentido natural y obvio, éstas consisten en el "*perjuicio experimentado por un individuo o una empresa*".

Señala que con su criterio de "*no participación ciudadana informada en las DIA*", el SEA vulnera el principio de participación ciudadana que informa el SEIA. Refiere, además, que los artículos 4, 26 y 81 literal h) de la Ley N° 19.300

establecen el deber jurídico de garantizar el acceso a la participación ciudadana informada y la información ambiental, así como de establecer los mecanismos que aseguren la participación informada de la comunidad, todo lo cual recae de manera exclusiva y excluyente en el ámbito de las competencias del Director Ejecutivo y los Directores Regionales del SEA y de las Comisiones Ambientales de Evaluación. De esta forma, el SEA y la Comisión de Evaluación, con su interpretación restrictiva del concepto 'cargas ambientales' vulneraron los artículos 30 bis de la Ley N° 19.300, 11 de la Ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado (en adelante, "Ley N° 19.880") y 19 a 24 del Código Civil. Concluye que este actuar ilegal le causó indefensión y perjuicio sólo reparable con la declaración de nulidad de la RCA N° 105/2020, en tanto el vicio fue transmitido o comunicado a dicho acto y tiene la naturaleza de esencial.

La reclamada, por su parte, argumenta que el SEA cumplió a cabalidad con las normas que regulan la PAC, pronunciándose fundadamente en la Resolución N° 188/2019 conforme con lo dispuesto en los artículos 30 bis de la Ley N° 19.300 y 94 del RSEIA. Hace presente, además, que la solicitud de apertura de un proceso PAC fue efectuada por personas distintas de las reclamantes. Señala también que, de acuerdo con lo sostenido por la doctrina -profesor Jorge Bermúdez Soto-, la PAC en un proyecto evaluado por DIA es excepcional, y que sólo tiene lugar si se cumplen los requisitos señalados en los referidos artículos, uno de los cuales es la generación de cargas ambientales. Indica que generan dichas cargas aquellos proyectos que reporten un beneficio social y, al mismo tiempo, ocasionen una externalidad negativa a los habitantes de la localidad próximas o que se encuentren dentro de su área de influencia (en adelante, también "AI").

Expone que, del tenor del inciso séptimo del artículo 94 del RSEIA, se desprende que el legislador quiso limitar los proyectos que generan cargas ambientales. Afirma que, si bien este precepto no entrega una lista taxativa, sino enunciativa de proyectos que se considera que generan cargas ambientales, esta enunciación tiene un sentido claro, a saber, que el proyecto tenga como objetivo la satisfacción de una necesidad básica de la comunidad y que pueda ocasionar externalidades negativas al medio ambiente en las localidades próximas, lo cual debe ser corroborado por la autoridad competente.

Asimismo, sostiene que la resolución que se pronunció sobre la solicitud de apertura de un proceso PAC -Resolución Exenta N° 188/2019- así como la RCA N° 105/2020 fueron debidamente motivadas, conforme con lo exigido por los artículos 11 y 41 de la Ley N° 19.880, toda vez que expresan las razones por las cuales la Administración lo denegó. Agrega que el pronunciamiento sobre la apertura de dicho proceso se enmarca en las potestades discrecionales del SEA, pues el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300 utiliza la palabra "podrán". Precisa que se trata de una potestad discrecional con elementos reglados en tanto se presenten copulativamente todos los requisitos exigidos, y en la medida que los proyectos o actividades generen cargas ambientales para las comunidades próximas.

Explica que el concepto 'carga ambiental', desarrollado en los incisos sexto y séptimo del artículo 94 del RSEIA, es restrictivo o acotado y que el criterio del SEA sobre la apertura de procesos PAC respecto de proyectos evaluados por DIA que generen cargas ambientales ha sido respaldado por la jurisprudencia de la Corte Suprema. A mayor abundamiento, señala que el referido artículo alude a ciertas actividades o proyectos -generalmente obras de infraestructura implementadas mediante la planificación urbanística, destinadas a prestar un servicio o utilidad pública- cuya construcción u operación genere un impacto ambiental a la comunidad próxima, debiendo ésta soportar negativamente la pérdida de bienestar no

compensado. Así, mediante la PAC se busca resguardar el principio de igualdad de las cargas públicas o justicia retributiva.

Afirma, también, que los fundamentos del SEA para rechazar, en este caso, la apertura de un proceso PAC se enmarca en el ordenamiento jurídico vigente, ya que se entiende que el beneficio social se relaciona con la satisfacción de necesidades de carácter colectivo, como ocurre con los proyectos de generación o transmisión de energía eléctrica o la implementación de un sistema de alcantarillado o plantas de tratamiento de aguas servidas, los cuales, independientemente de los eventuales impactos ambientales, traen aparejados un beneficio social inherente.

Señala, además, que no se infringieron las reglas de interpretación de la ley de los artículos 19 y siguientes del Código Civil, pues para determinar el alcance de lo dispuesto en la primera parte del inciso séptimo del artículo 94 del RSEIA, debe recurrirse a mecanismos de interpretación lógicos. Agrega que las referidas reglas reconocen el elemento histórico de la ley y que, en tal sentido, del análisis de la Historia de la Ley N° 20.417 se desprende que la voluntad del legislador fue que el proceso de PAC sólo se aplicara en los casos en que existieran cargas ambientales y no en todas las DIA. Agrega que esta interpretación es corroborada en el Mensaje con el cual el Presidente de la República, el 18 de junio de 2019, inició el proyecto, en actual tramitación, que Introduce modificaciones en la institucionalidad ambiental y en el SEIA.

Indica que la resolución reclamada se ajustó al principio de legalidad y que, de haber obrado de otra forma, el SEA habría excedido el ámbito de sus atribuciones, ya que hubiese dado inicio a un proceso PAC que sólo está contemplado para proyectos con cargas ambientales, situación diversa al proyecto 'Terrazas del Valle', el cual corresponde a la tipología h.1.3 del artículo 3° del RSEIA, la cual no se encuentra señalada en las hipótesis de cargas ambientales del inciso séptimo del artículo 94 del RSEIA.

El Director Ejecutivo del SEA refiere, además, que el supuesto vicio alegado por la reclamante es intrascendente, a la luz del principio de conservación de los actos administrativos recogido en el artículo 13 de la Ley N° 19.880. Al respecto, señala que en este caso no existe perjuicio alguno y que la actora no alega la inexistencia de motivaciones o fundamentos, sino que simplemente no comparte la calificación legal que hizo el SEA de los antecedentes fácticos, es decir, existen motivos al tenor de los artículos 11 y 41 de la Ley N° 19.880, sólo que aquélla no los comparte.

Señala, además, que no existe vicio alguno que permita sostener la invalidación de la RCA N° 105/2020 porque el SEA ha actuado dentro del ámbito de la facultad del artículo 94 del RSEIA y se hizo cargo de los supuestos jurídicos que se requieren para la apertura de un proceso de PAC en DIA y, además, porque no se vislumbra cómo dicha resolución pueda causarle perjuicio a la reclamante. Hace presente que el SEA garantiza que el proceso PAC se ajuste a las normas legales vigentes en la materia y que si los requisitos para la apertura de un proceso de PAC en DIA no se cumplen, dicho Servicio excedería sus competencias al concederlo.

Finalmente, señala que, dado que el sentido de la PAC en el SEIA es recoger las opiniones de la comunidad para enriquecer la evaluación ambiental de los proyectos, y teniendo en cuenta el diseño legal del proceso participativo, dicha participación no ha sido concebida para resolver conflictos ambientales. De esta forma, un proyecto puede ser ambientalmente viable y contar con una RCA favorable, no obstante persistir una diferencia de posturas entre los actores involucrados.

2. Alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de la comunidad 'Mirador Santa Anita': eventual vulneración del artículo 12 bis b) de la Ley N° 19.300

La reclamante alega que el proyecto no descartó un impacto adverso significativo en los sistemas de vida y costumbres de los residentes del condominio 'Mirador Santa Anita', vulnerando

lo dispuesto en el artículo 12 bis literal b) de la Ley N° 19.300.

Refiere que este impacto fue abordado en solo tres párrafos del considerando 8.3 de la resolución reclamada, lo cual en sí mismo constituye una vulneración de la exigencia de fundamentación de las resoluciones, contemplada en el artículo 41 de la Ley N° 19.880.

Afirma que en la evaluación del proyecto se entregaron antecedentes insuficientes para descartar los efectos adversos significativos del literal c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300 en relación con el artículo 7° del RSEIA. Indica que en la solicitud de invalidación se señaló que era posible recoger lo señalado en la 'Guía de Área de Influencia de Medio Humano' de la Comisión Nacional del Medio Ambiente (en adelante, "CONAMA"), de 2007, que entrega criterios técnicos para abordar la casuística del literal b) del referido artículo 7°, al mencionar, como ejemplos de alteraciones sobre los grupos humanos, el cambio o interferencia en trayectos y, en específico, la pérdida de caminos que por consecuencia modifiquen el sistema de movilidad local, dificultando, por ejemplo, el acceso de los grupos humanos a equipamientos e infraestructura básica y el aumento en los tiempos de desplazamiento y la modificación de las condiciones de acceso a servicios y equipamiento básico.

Sostiene que, atendida la construcción y rediseño de la intersección Av. Santa Teresa de los Andes/Gran Vía/Av. José Alcalde Délano/Camino Turístico, se producirá la pérdida de acceso directo al condominio 'Mirador Santa Anita', provocando un menoscabo en el desplazamiento o movilidad local o específica, alterando, así, las costumbres de desplazamiento de sus residentes.

Plantea que uno de los aspectos más relevantes antes de la ejecución de un proyecto, es el conocimiento que el titular tiene de los actores relevantes del sector de emplazamiento, lo que permite caracterizar adecuadamente la línea de base y con posterioridad, evaluar el impacto. Señala que es necesario analizar la metodología utilizada por el titular para levantar

información en terreno relativa al medio humano, en el Anexo G ('Caracterización y Análisis del Medio Humano') de la DIA, el cual alude a la pauta de preguntas de las entrevistas aplicadas a dirigentes locales y a residentes o trabajadores. Al respecto, afirma que las pautas utilizadas no están a la vista en la DIA ni en las Adendas, por lo cual no es posible saber el nivel de detalle y alcance de las consultas efectuadas para conocer y caracterizar adecuadamente al grupo humano en función del artículo 19 b) del RSEIA y las cinco dimensiones sobre las cuales es necesario obtener información y efectuar el análisis conforme al artículo 7° de dicho reglamento. Agrega que tampoco existen medios de verificación de que la actividad de análisis participativo de mapas realmente se haya efectuado con el condominio Mirador Santa Anita, pues no hay evidencia de las conversaciones sostenidas ni de los consentimientos informados. Asimismo, señala que existe un error metodológico en el referido Anexo, dado que el titular asume previamente que los efectos del proyecto corresponden a impactos no significativos sin entregar análisis preliminar para ello.

Refiere que, a causa del proyecto, las 78 viviendas que forman el condominio perderán el acceso directo a éste, pérdida u obstrucción que no se encuentra debidamente considerada en la Tabla 3-1 del Anexo ('Circunstancias y Variables de Indicadores a Evaluar') en términos de la magnitud y duración de sus efectos. Agrega que la magnitud de este impacto es de alta intensidad y de carácter permanente, durante toda la fase de operación del proyecto. Expone que no se contó con la opinión de los integrantes del condominio y que la calidad de vida de este grupo humano se ve claramente alterada con el proyecto.

Sostiene, además, que las alteraciones generadas por el proyecto y la información levantada para ponderar o evaluar el alcance de sus efectos, no permiten tener una mirada certera de cómo se alterará la calidad de vida del grupo humano afectado en todas sus dimensiones y no sólo en materias viales y tiempos de desplazamiento. Señala que nada se indica respecto del mayor gasto en combustible, la alteración del trayecto en 1500 metros más de lo habitual y la peligrosidad al tener que virar en "U", según la alternativa propuesta por el proyecto.

La reclamante también refiere que la 'Guía Área de influencia de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos en el SEIA', de 2020, si bien es posterior a la calificación del proyecto, otorga directrices sobre la evaluación de este componente en relación con el artículo 7° del RSEIA, en lo que respecta a la conservación de la calidad de vida del grupo humano en cuanto a circulación y conectividad. Indica que, en particular, alude a la obstrucción del paso y acceso a las viviendas y la alteración de los servicios (transporte público) utilizados por los peatones vinculados al condominio.

Expone, asimismo, que en la DIA el área de influencia del proyecto fue dividida en 3 sub-sectores, pero que esta separación, que debía cumplir con la misión de detallar las particularidades del sector, invisibilizó el escenario en detalle y no reparó en la dinámica y orgánica del condominio 'Mirador Santa Anita', por lo cual no describe en específico su funcionamiento y, por ende, no cuenta con el análisis en función de las alteraciones que la construcción y operación del proyecto genera. Afirma que se debió considerar con especial atención una caracterización con el nivel de detalle espacial que permitiera descartar posibles impactos significativos, tanto por la cercanía como por una intervención directa sobre el grupo humano. Agrega que las figuras que el titular presenta en la DIA y en las Adendas no son claras, por lo cual no se pueden entender los impactos.

Sostiene, que el titular, para efectuar sus modelaciones viales y consideraciones ambientales, utilizó una metodología "demasiado genérica y, por tanto, errónea", que no recogió los detalles del funcionamiento del condominio, lo cual no le permitió ponderar correctamente los efectos de su actividad. Indica que en el condominio existen 183 estacionamientos, algunos de ellos dobles y otros triples, por lo que existe capacidad para 250 vehículos. Agrega que, según la empresa SAFECARD, que presta servicios al condominio y que controla los ingresos y salidas, hasta el 17 de marzo de 2020 hubo más de 18.000 salidas e ingresos al condominio (entre Gran Vía y Santa Rosa), lo cual no se condice con la información recabada en terreno por el titular.

Señala, también, que en el ICSARA N° 1, la autoridad indicó que el EISTU era un instrumento sectorial y que sus resultados no eran suficientes para descartar, mediante un análisis cuantitativo y de aspectos viales, las alteraciones sobre el medio humano. Agrega que el titular, en el Anexo H.5 de la Adenda N° 1 presentó un estudio técnico de desplazamientos peatonales y vehiculares del proyecto y que la autoridad ambiental no siguió realizando consultas, dando por cerrados los aspectos relativos a la evaluación de impacto ambiental del medio humano.

Refiere, además, que el 18 de enero de 2019, los residentes enviaron una carta al alcalde de Lo Barnechea manifestando su preocupación por el cierre del acceso oriente a Gran Vía desde Santa Teresa, y la eliminación del acceso directo al condominio, por afectar su calidad de vida. Señala que hicieron presente la congestión y colapso que se generaría en la calle Gran Vía, que es la alternativa que tendrían para acceder a sus viviendas.

La reclamante indica que, en el marco de la evaluación ambiental, la Municipalidad de Lo Barnechea emitió su pronunciamiento mediante Oficio N° 137, de 21 de marzo de 2019, sin dar cuenta de la problemática, que la entidad edilicia ya conocía, lo cual constituye una clara manifestación de la falta de fundamentación de dicho pronunciamiento, vicio que fue transmitido a la RCA N° 105/2020.

Sostiene que en ninguno de los documentos de la evaluación se detalla la alternativa a la eliminación del acceso directo al condominio, pues sólo hay un plano de escala no apropiada, lo cual impide estimar el impacto en el grupo humano. En efecto, precisa que ni en la DIA ni en las Adendas es posible encontrar cartografía clara, precisa y detallada para esta parte u obra del proyecto. Afirma que, sin perjuicio de lo anterior, el titular propuso en el EISTU (Anexo k.1 de la DIA) una 'Solución Vial Acceso Condominio Santa Anita', admitiendo que los residentes en el condominio que vienen desde el sur por Avenida Santa Teresa pueden virar a la izquierda para ingresar directamente, pero que las condiciones para realizar dicha

maniobra no son del todo seguras, ya que deben ceder el paso a los vehículos que vienen desde el norte y toman Gran Vía, lo que supone un riesgo desde el punto de vista de la visibilidad y debido a los variados movimientos que convergen en ese cruce. Señala que el EISTU reconoce que la alternativa propuesta supone el recorrido de una distancia adicional de 1500 metros, aumentando el tiempo de viaje en un máximo de 3 minutos, lo cual es considerado marginal por dicho estudio en comparación con los beneficios que tendrán los usuarios desde el punto de vista de la seguridad. Al respecto la reclamante sostiene que es "insólito" que una acción del proyecto que genera efectos negativos directos en una comunidad sea considerada como necesaria para su seguridad. Agrega que el titular no consideró lo señalado por la autoridad en el ICSARA 1, en orden a que el EISTU no permite descartar efectos adversos significativos.

En síntesis, respecto del impacto en comento, señala que el proyecto introduce un obstáculo permanente en la conectividad usual del grupo humano residente en el condominio 'Mirador Santa Anita', por lo cual es razonable contar con más elementos antes de descartar efectos adversos significativos. Precisa que el mayor tiempo de desplazamiento a consecuencia del viaje de más de 1500 metros hacia el norte no es de tres minutos, como señala el titular, estimación que consideran irreal, si se toma en cuenta el funcionamiento en horas punta de las calles Gran Vía y Santa Teresa, a lo que se suma la mayor peligrosidad de esa propuesta, atendida la vuelta en "U" que deberán hacer hacia el poniente para subir por Gran Vía.

Respecto del desplazamiento peatonal asociado al cruce que involucra el acceso al condominio (cruce peatonal Gran Vía/José Alcalde Délano), señala que la información presentada por el titular no es suficiente, pues efectuó un análisis sobre la base de aspectos cuantitativos de censos puntuales y conteo de peatones utilizando los cruces en un momento específico.

Plantea, además, que las obras asociadas a un EISTU, cuando forman parte de la descripción de un proyecto, también deben evaluarse en el marco del SEIA. Al respecto afirma que la resolución reclamada parte de la base errónea de que las obras

y/o medidas asociadas a un EISTU pueden ser incorporadas en la evaluación en la medida que el titular así lo decida, lo cual no es efectivo. En efecto, señala que cuando las obras y/o medidas del EISTU se relacionan con componentes ambientales se deben evaluar necesariamente en el SEIA, tanto en términos de idoneidad como de impactos ambientales, de manera que no pueden ser consideradas como acciones voluntarias del titular. Indica que ésta es la correcta interpretación que debe darse a la 'Guía para la Descripción de la Acción del Transporte Terrestre en el SEIA'. Hace presente, asimismo, que se debe considerar la 'Guía para la Descripción de Proyectos Inmobiliarios en el SEIA', que la autoridad omitió.

Concluye que la Comisión de Evaluación, al pronunciarse sobre la solicitud de invalidación, no hizo ningún análisis cualitativo que satisficiera el deber de motivar sus actos, limitándose a señalar que las materias planteadas fueron abordadas en la DIA y en las Adendas, y a citar los pronunciamientos de los servicios públicos.

La reclamada, por su parte, alega que la DIA del proyecto justificó la inexistencia de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 letra c) de la Ley N° 19.300. En efecto, sostiene que el componente medio humano fue analizado en forma completa a fin de acreditar que aquéllas no se configuraban. Refiere que el proyecto se emplaza en el sector norte del cerro Alvarado de la comuna de Lo Barnechea y que no obstante ello, y atendida su cercanía con el sector Lo Curro, también se consideró dicha área de la comuna de Vitacura.

Señala que el titular dividió el área de influencia en tres subsectores, a saber, 'Sector A El Tranque', 'Sector B Lo Curro' y 'Sector C Los Trapenses'. Este último -precisa- es eminentemente residencial y el titular identifica grupos de viviendas, entre ellas, las del condominio Santa Anita, que colinda con el sector Lo Curro, pero que pertenece a Manquehue Oriente, al ser parte de la comuna de Lo Barnechea. En consecuencia, el titular sí incluyó al referido condominio y a sus residentes en la descripción del área de influencia del

componente medio humano. Agrega que el titular entregó información suficiente para la evaluación de potenciales efectos, características y/o circunstancias asociadas al literal b) del artículo 7° del RSEIA.

Indica que en el punto 6.3 del Anexo G de la DIA, el titular aborda los impactos significativos relacionados con la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento. Afirma que el tiempo de viaje promedio dentro del área de influencia será de 253,75 s/km en la fase de construcción y 191,85 s/km en la de operación. Agrega que en el horario *peak tarde*, en general, los indicadores de operación con relación a la velocidad y tiempos de viaje son similares a los del período *punta mañana*, debido a que en el sector se utiliza en gran medida el automóvil para realizar los viajes y, además, constituye un sector de paso para los flujos, principalmente residenciales, que se encuentran al norte del proyecto.

Respecto de los tiempos de viaje señalados por el titular, afirma que habrá un ligero aumento en la fase de construcción y una disminución en la etapa de operación, por lo cual se determina que el proyecto en operaciones mejora los tiempos de desplazamiento basales. Refiere que en la evaluación se incorporó información tendiente a descartar impactos significativos en los tiempos de traslado de las personas que se encuentran en el área de influencia, concluyéndose que las obras viales aprobadas por el EISTU -incorporadas dentro de la descripción de proyecto de la DIA- no generan o presentan efectos, características o circunstancias del artículo 11 literal c) de la Ley N° 19.300, que haga necesaria la presentación de un EIA.

La reclamada afirma, también, que consta en el procedimiento de evaluación que el levantamiento de información sí consideró dentro del componente del medio humano al condominio 'Mirador Santa Anita'. Señala que la información primaria levantada por el titular, contenida en el Anexo G de la DIA, fue obtenida a través de diversas metodologías y técnicas, entre las que destaca la observación de campo y la aplicación de entrevistas

semiestructuradas a habitantes o residentes del área de influencia del medio humano.

Sostiene que la pérdida de acceso directo al condominio 'Mirador Santa Anita' no constituye un impacto significativo y que el proyecto no genera impactos de esa naturaleza respecto del componente medio humano, aspecto debidamente abordado en la evaluación. Refiere que en la DIA el titular señala que dentro de las obras viales a implementar se encuentra una modificación de la vía directa de viraje a la izquierda para los usuarios que vienen del sur por Av. Santa Teresa, lo que posibilita el ingreso al condominio. Hace presente que dicha modificación vial responde a requerimientos sectoriales que persiguen disminuir los riesgos y aumentar los niveles de seguridad vial. Agrega que, no obstante que dichas obras corresponden a requerimientos de la autoridad sectorial a través del EISTU, tales antecedentes fueron debidamente abordados en la evaluación, según consta en el ICSARA. Refiere que las medidas de mitigación propuestas en el EISTU son efectivas, entre las que destaca la solución vial acceso condominio 'Mirador Santa Anita', correspondiente al cierre de la mediana de acceso directo al condominio consolidando el acceso desde el norte por José Alcalde Délano, ingresando con un viraje a la derecha, descartando una alteración significativa, por los tiempos de desplazamiento, a los grupos humanos del área de influencia. Indica que se descartó un aumento relevante de los tiempos de desplazamiento mediante una modelación a través de un software, estimándose que el tiempo de retorno será de un máximo de 3 minutos adicionales.

En cuanto a la alegación relativa a que las obras del EISTU, cuando forman parte de la descripción del proyecto, deben evaluarse, señala que los titulares de proyecto no están obligados a presentar dicho estudio en la evaluación, por tener un carácter sectorial y ser analizado por un organismo distinto del SEA, a saber, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones. Sin embargo, señala en caso de que el titular cuente con un EISTU aprobado previo al ingreso al SEIA, sus medidas podrán considerarse como partes, obras o acciones del proyecto que deben describirse en la DIA o el EIA. En este

sentido, el EISTU sólo puede ser considerado como parte de un proyecto en caso de que el titular decida incluirlo como parte de él a fin de descartar la generación de efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300. Señala que en este caso la presentación en la evaluación de las medidas aprobadas en el EISTU colaboró con el descarte de los efectos, características y circunstancias del literal c) del referido artículo en relación con el artículo 7° b) del RSEIA. Señala que todos los órganos de la administración del Estado con competencia ambiental (en adelante, "OAECA") efectuaron sus respectivos pronunciamientos para descartarlo. Da cuenta que la Municipalidad de Lo Barnechea formuló observaciones a la Adenda Complementaria, mediante el Ord. N° 49, de 17 de enero de 2020, relacionadas con la compatibilidad territorial, las que están asociadas a precisiones en relación con superficies prediales y medidas viales asociadas el EISTU que no cuestionan el uso de suelo permitido para el proyecto.

IV. Alegaciones del tercero coadyuvante de la reclamada

Por su parte, la Sociedad de Desarrollo Río Carampangue Limitada, mediante presentación de 23 de junio de 2021, hizo presente una serie de consideraciones en consonancia con los argumentos esgrimidos por la reclamada, señalando que en el procedimiento de evaluación no se vulneraron normas sobre PAC, así como tampoco lo dispuesto en el artículo 12 bis b) de la Ley N° 19.300, toda vez que se descartaron impactos adversos significativos, en especial aquellos relativos a sistemas de vida y costumbres de grupos humanos. Respecto de esto último formula las siguientes argumentaciones adicionales:

i) En el levantamiento de información para la determinación del componente 'medio humano' se obtuvo el consentimiento de todos los actores del área de influencia, en particular del condominio 'Mirador Santa Anita'. El titular del proyecto se relacionó con actores del área de influencia -entre ellos, el administrador del condominio- realizando entrevistas y reuniones con la comunidad, las cuales fueron consignadas en el Anexo G de la DIA. Al referido administrador se le

proporcionó toda la información relacionada con los cambios a la vialidad adyacente y las medidas de mitigación del EISTU - entre las que se encuentra la eliminación del actual cruce- y se le explicó la naturaleza y procedimiento del estudio vial. Atendido lo anterior, no es efectivo que la reclamante desconociera los alcances viales del EISTU y del proyecto.

ii) El cruce en viraje a la izquierda, que se suprimirá, constituye un "peligroso cruce" y su eliminación constituye una medida de seguridad vial que no aumentará en forma significativa los tiempos de desplazamiento de grupos humanos del área de influencia. Se estudió la mantención del cruce a la izquierda considerando la instalación de un semáforo, a fin de aportar seguridad a la maniobra, sin embargo, ello fue descartado debido al aumento considerable del tiempo del ciclo vehicular en el nodo, con la consiguiente generación de congestión.

iii) El referido cruce no es el único acceso directo al condominio 'Mirador Santa Anita' desde el eje Santa Teresa- José Alcalde Délano. Actualmente existe otra vía de acceso directo a través del eje Gran Vía, de Lo Curro, la cual será ampliada y mejorada, como parte de las medidas de mitigación contempladas en el EISTU, mediante la inclusión de una nueva pista adicional.

iv) El cruce en viraje a la izquierda que se eliminará no constituye una iniciativa deseada o planteada por el titular del proyecto, sino que se trata de una exigencia requerida por la autoridad entre las medidas de mitigación del EISTU. La eliminación del referido cruce corresponde a una medida prevista en el Informe de Factibilidad Técnica contenido en el ORD SM/AGD/N° 16002, de 19 de diciembre de 2017, de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, que se pronunció sobre el EISTU.

v) Los cambios en la vialidad adyacente al condominio obedecen a intereses generales de planificación vial comunal, que, independientemente del proyecto, contemplan la ampliación a 3 pistas por cada sentido de tránsito de la Av. Santa Teresa de los Andes, lo cual es incompatible con la mantención del cruce,

mediante viraje a la izquierda, para acceder al condominio. Dichos cambios concuerdan con la 'Estrategia Vial de la Municipalidad de Lo Barnechea', el 'Plan de Desarrollo Comunal de Lo Barnechea', y el 'Plan Maestro Comunal'.

vi) La solución de retorno en 'U' por Av. José Alcalde Délano con El Tranque no constituye una obra nueva que tenga que ejecutar el titular, puesto que se trata de parte de la vialidad existente. Además, se trata de una alternativa que reviste los más altos estándares de seguridad.

vii) Los criterios de evaluación de impactos relativos a tiempos de desplazamiento consideran que el aumento de 1/3 en el tiempo de desplazamiento constituye un impacto significativo, lo cual está muy lejos de la solución propuesta en este caso.

viii) El mayor gasto en combustible por los 1500 m. adicionales de trayecto y 3 minutos de tiempo no constituye un impacto susceptible de evaluarse en esta sede.

ix) Las medidas de mitigación del EISTU se hacen cargo de la reestructuración del atraveso peatonal y paraderos en la zona, garantizando que el desplazamiento de personas y ciclistas se realice con "total seguridad y comodidad".

x) Una vez respondidas en la Adenda las consultas efectuadas en el ICSARA 1, la autoridad no realizó más consultas, atendido que el titular realizó una adecuada evaluación de los impactos haciéndose cargo de cada uno de ellos y analizando detalladamente aquellos relacionados con medio humano y vialidad.

xi) Se utilizó una metodología correcta en la DIA para descartar el impacto significativo respecto de aumento en los tiempos de desplazamiento. En la DIA se indica que durante la realización de las entrevistas se utilizó un mapa del área de influencia y sus respectivos sectores, incluida la ubicación exacta del proyecto, a fin de situar las preguntas de la entrevista en un contexto espacial o geográfico. El proceso de búsqueda de datos, incluidos los potenciales entrevistados, se

enmarca en el método de muestreo no probabilístico de bola de nieve o *Snow Ball Sample*.

xii) El área de influencia del proyecto cumple con los lineamientos señalados en el artículo 19 letra b.1 en relación con el artículo 18 letra d), ambos del RSEIA. El área de influencia definitiva de caracterización del medio humano del proyecto consideró los espacios donde éste interactúa con los grupos humanos y sus actividades, conforme con la 'Guía de Evaluación de Impacto Ambiental para Proyectos Inmobiliarios que se desarrollen en Zonas Urbanas' del 2017, del SEA.

xiii) No existiendo afectación significativa no era necesario metodológicamente ni conducente para el análisis requerido, la realización de una caracterización del condominio 'Mirador Santa Anita' con mayor nivel de detalle.

xiv) El estudio vial contempla expresamente las tablas de censo de demanda vehicular y características de muestreo aplicadas en terreno. Además del EISTU, el titular incorporó en la evaluación estudios de flujos vehiculares y peatonales calculando minuciosamente los promedios de tiempo de desplazamiento en el sector.

CONSIDERANDO:

Primero. Que, este Tribunal abordará el análisis de los asuntos controvertidos conforme a la siguiente estructura:

- I. De la denegación de apertura de un proceso PAC
- II. De la alteración significativa de sistemas de vida y costumbres de grupos humanos
- III. Conclusión general

I. De la denegación de apertura de un proceso PAC

Segundo. Que, la reclamante alega que el SEA denegó ilegalmente la apertura de un proceso PAC, vulnerando lo dispuesto en el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300, en circunstancias que concurrían las hipótesis legales y

reglamentarias para decretarla, ilegalidad que fue confirmada en la resolución reclamada. Sostiene que, tanto la Dirección Regional del SEA como la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, efectuaron una ponderación arbitraria de los hechos que configuraban el concepto 'cargas ambientales', concluyendo que el proyecto no se enmarcaba en ninguna de las tipologías del artículo 94 del RSEIA ni tenía por objeto la satisfacción de necesidades básicas de la comunidad. Refiere, además, que el SEA sostuvo un criterio conforme al cual le estaría vedado evaluar, ponderar o predecir impactos distintos de aquellos que justificaron el ingreso del proyecto al SEIA, en virtud del literal h) del artículo 10 de la Ley N° 19.300, en este caso, emisiones atmosféricas.

Tercero. Que, además, afirma que el criterio para la identificación de las cargas ambientales no está dado por las tipologías específicas que se describen en el referido artículo 94, sino por la naturaleza de los objetivos que persiguen los proyectos, los cuales, si buscan satisfacer necesidades básicas de la comunidad -como la vivienda o la seguridad pública, en este caso- generan beneficios sociales y provocarán externalidades negativas. Señala que la resolución reclamada otorga al concepto 'beneficio social' un significado "*confuso*", que se aparta de su sentido "*natural y obvio*", introduciendo un elemento socioeconómico destinado a restringir la idea de comunidad y de necesidades básicas, que evidencia arbitrariedad. Indica que en la resolución reclamada el SEA sostiene una "*invariable posición institucional*" de denegación de apertura de un proceso PAC en los proyectos evaluados vía DIA.

Cuarto. Que, asimismo, plantea que el SEA, para denegar la apertura de un proceso PAC recurrió, en la resolución reclamada, al elemento histórico de interpretación de la ley -Historia de la Ley N° 20.417-, infringiendo el artículo 22 del Código Civil, vulnerando, de esta forma, el sistema reglado de interpretación legal, que obliga al intérprete a desentrañar el alcance de una norma sobre la base de su tenor gramatical. Hace presente que la autoridad, además, vulneró el principio

de participación ciudadana que informa el SEIA, recogido en los artículos 4, 26 y 81 letra h) de la Ley N° 19.300. Finalmente, sostiene que, no obstante vivir los residentes del condominio 'Mirador Santa Anita' en el área de influencia del proyecto, y siendo afectados directamente por sus obras, se les privó de la posibilidad de efectuar observaciones ciudadanas y, por consiguiente, de influir en la evaluación del proyecto.

Quinto. Que, la reclamada, por su parte, afirma, que la solicitud de apertura de un proceso de PAC fue efectuada por personas distintas de la reclamante. Sostiene, además, que el SEA cumplió con las normas que regulan la apertura de un proceso de esa naturaleza, pronunciándose fundadamente, conforme a lo dispuesto en los artículos 30 bis de la Ley N° 19.300 y 94 del RSEIA. Indica que la apertura de un proceso PAC en un proyecto evaluado vía DIA es excepcional y sólo tiene lugar si se cumplen los requisitos señalados en los referidos artículos, uno de los cuales es la generación de cargas ambientales. Precisa que, si bien el artículo 94 del RSEIA no entrega una lista taxativa sino enunciativa de proyectos que se considera que generan dichas cargas, esta enunciación tiene un sentido claro, a saber, que el proyecto tenga como objetivo la satisfacción de una necesidad básica de la comunidad y que pueda ocasionar externalidades negativas al medio ambiente en las localidades próximas, lo cual tiene por finalidad resguardar el principio de igualdad de cargas públicas o justicia retributiva.

Sexto. Que, además, sostiene que la resolución que denegó la solicitud de apertura de un proceso PAC, así como la RCA N° 105/2020 fueron dictadas en cumplimiento de la normativa ambiental y debidamente motivadas, conforme a lo exigido por los artículos 11 y 41 de la Ley N° 19.880. Señala también que la interpretación que hizo el SEA de los artículos 30 bis de la Ley N° 19.300 y 94 del RSEIA se ajusta a las normas de interpretación de la ley. Precisa que para desentrañar el alcance de lo dispuesto en el inciso séptimo del referido artículo 94 se debe recurrir a mecanismos de interpretación lógicos, lo cual lleva a desestimar un análisis basado en la

literalidad de la norma. Agrega que el concepto de carga ambiental es "restrictivo o acotado" y que la voluntad del legislador fue que sólo se abriera un proceso PAC en los casos en que existiera carga ambiental y no en todas las DIA. En el mismo sentido, sostiene que el artículo 30 bis, al usar el vocablo "podrán", abre un espacio de discrecionalidad al SEA, lo cual da cuenta de la excepcionalidad de los procesos PAC en las DIA.

Séptimo. Que, la reclamada también señala que el supuesto vicio alegado es intrascendente a la luz del principio de conservación de los actos administrativos, toda vez que no existe perjuicio alguno para la reclamante. Finalmente, sostiene que el SEA garantiza que el proceso PAC se ajuste a las normas legales vigentes, y desestima la existencia de una "doctrina de no participación ciudadana informada en las DIA", haciendo presente que el proceso PAC en el SEIA no ha sido concebido para resolver conflictos ambientales.

Octavo. Que, para resolver esta alegación, se debe tener presente que la Ley N° 20.417 amplió la posibilidad de participación ciudadana a las DIA, introduciendo el artículo 30 bis en la Ley N° 19.300, el cual señala, en su inciso primero, que: "*Las Direcciones Regionales o el Director Ejecutivo, según corresponda, podrán decretar la realización de un proceso de participación ciudadana por un plazo de veinte días, en las Declaraciones de Impacto Ambiental que se presenten a evaluación y se refieran a proyectos que generen cargas ambientales para las comunidades próximas. Todo ello, siempre que lo soliciten a lo menos dos organizaciones ciudadanas con personalidad jurídica, a través de sus representantes, o como mínimo diez personas naturales directamente afectadas. Esta solicitud deberá hacerse por escrito y presentarse dentro del plazo de 10 días, contado desde la publicación en el Diario Oficial del proyecto sometido a Declaración de Impacto Ambiental de que se trate*". Por su parte, el inciso sexto de dicha disposición legal establece que: "[...] se entenderá que provocan cargas ambientales aquellos proyectos que generan beneficios sociales y que ocasionan

externalidades ambientales negativas en localidades próximas durante su construcción u operación”.

Noveno. Que, de la disposición transcrita, se puede desprender que el legislador reguló las condiciones a través de las cuales resulta procedente la apertura de un proceso PAC en el contexto de una DIA. En lo que interesa al caso *sub-lite*, el sentido y alcance del concepto ‘cargas ambientales’ constituye el elemento esencial para la determinación de los proyectos que requieren o no la apertura de un proceso de participación ciudadana.

Décimo. Que, al respecto, el artículo 94 del RSEIA, en sus incisos sexto y séptimo, dispone que: “Se entenderá que *provocan cargas ambientales aquellos proyectos o actividades que generan beneficios sociales y que ocasionan externalidades ambientales negativas en localidades próximas durante su construcción u operación./ Se considera que generan cargas ambientales los proyectos o actividades cuyas tipologías correspondan a las letras a.1, b), c), d), e), f), j) y o) del artículo 3 de este Reglamento o que contengan partes, obras o acciones a las que apliquen dichas tipologías, así como cualquier otro proyecto o actividad cuyo objetivo consista en satisfacer necesidades básicas de la comunidad, tales como proyectos de saneamiento, agua potable, energía, entre otros”.*

Undécimo. Que, de la disposición transcrita, se puede desprender que, aparte del primer supuesto genérico del inciso sexto, el séptimo regula dos hipótesis específicas, consistentes en: i) tipologías de proyectos o actividades que el propio reglamento considera que provocan cargas ambientales, y; ii) proyectos o actividades que generan beneficios sociales y que ocasionan externalidades ambientales negativas en localidades próximas durante su construcción u operación, y cuyo objetivo consista en satisfacer necesidades básicas de la comunidad. A modo ejemplar, el reglamento incluye proyectos de saneamiento, agua potable y energía. De esta forma, el artículo 94 del RSEIA no restringe la posibilidad de participación ciudadana solo a las tipologías allí contenidas, sino que se

trata de un texto que permite, según los antecedentes del caso concreto, incorporar otras tipologías de proyectos o actividades, aun cuando no estén expresamente señaladas en dicha norma.

Duodécimo. Que, respecto de la primera hipótesis, cabe señalar que en estos autos no es objeto de controversia el hecho que el proyecto no coincide con las tipologías específicas previstas expresamente en el artículo 94 inciso séptimo del RSEIA, toda vez que se señala que éste ingresó al SEIA en virtud de lo dispuesto en el literal h) del artículo 3° del RSEIA, tipología no contemplada en el referido artículo 94.

Decimotercero. Que, en cuanto a la segunda hipótesis, se advierte que la disposición reglamentaria prescribe que se considera que genera cargas ambientales *"cualquier otro proyecto o actividad cuyo objetivo consista en satisfacer las necesidades básicas de la comunidad"*, mencionando, a modo de ejemplo, aquellos que suministran bienes y servicios estratégicos, esenciales o fundamentales a la colectividad. De esta manera, se trata de iniciativas cuyo alcance y efectos abarcan al conjunto de la sociedad o una parte de ella, más allá del lugar específico donde se verifican los impactos y las personas a quienes afectan, cuestión que justifica que la titularidad para el requerimiento de apertura de participación ciudadana esté radicada en *"personas naturales directamente afectadas"*.

Decimocuarto. Que, en consonancia con lo anterior, el análisis de la solicitud de participación ciudadana en el contexto de una DIA se encuentra íntimamente ligado, a su vez, al concepto de justicia ambiental en su dimensión material, toda vez que lo que subyace al marco legal y reglamentario señalado es una potencial distribución desigual de las cargas y/o beneficios ambientales. En efecto, las cargas afectarían a quienes habitan en su área de influencia, en tanto que sus beneficios se extenderían a satisfacer las necesidades básicas de toda la comunidad.

Decimoquinto. Que, sobre el particular, este Tribunal, remitiéndose a lo señalado por la profesora Dominique Hervé, ha entendido y asociado el concepto de justicia ambiental con uno de los aspectos centrales de la participación ciudadana. En efecto, se ha sostenido que: “[...] de acuerdo a la doctrina moderna sobre la justicia ambiental, la participación ciudadana se relaciona con dos de sus dimensiones fundamentales. Por una parte, con la denominada justicia participativa, que busca garantizar que las consecuencias de un determinado proyecto o actividad sean el resultado de la participación deliberativa informada de todos los interesados en ella, en un proceso público y transparente de evaluación ambiental. Por la otra, con la denominada justicia distributiva, cuyo objetivo es alcanzar una equitativa y proporcional distribución de cargas y beneficios ambientales [...]. Ambas dimensiones, se encuentran íntimamente relacionadas, ya que al promover la primera se obtiene un mejor resultado en la segunda” (Cfr. HERVÉ ESPEJO, Dominique. *Justicia Ambiental y Recursos Naturales*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2015, pp. 35 y ss., citada en: Segundo Tribunal Ambiental, Rol R N° 93-2016, de 27 de febrero de 2017, c. décimo séptimo; Rol R N° 217-2019, de 25 de marzo de 2021, c. vigésimo tercero; y Rol R N° 236-2020, de 1° de octubre de 2021, c. octogésimo primero).

Decimosexto. Que, en el ámbito iberoamericano, se ha indicado que el principio de justicia ambiental implica “[...] velar por la distribución equitativa de las cargas y beneficios ambientales entre todas las personas de la sociedad, considerando en dicha distribución el reconocimiento de la situación comunitaria y de las capacidades de tales personas y su participación en la adopción de las decisiones que los afectan” (Declaración sobre Principios jurídicos medioambientales para un desarrollo ecológicamente sostenible, aprobado por la XIX Asamblea Plenaria de la Cumbre Judicial Iberoamericana, desarrollada en Quito, Ecuador, los días 18, 19 y 20 de abril de 2018, p. 149).

Decimoséptimo. Que, por su parte, la doctrina señala, como ejemplo de beneficio social, a propósito del concepto 'cargas ambientales': "[...] el acceso o la seguridad en la **prestación de un servicio de utilidad pública** (Ej. El suministro eléctrico, de agua potable, alcantarillado, etc.)" (BERMÚDEZ SOTO, Jorge. *Fundamentos de Derecho Ambiental*. 2ª Edición. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014, p. 272, destacado del Tribunal).

Decimooctavo. Que, con todo, no es posible sostener que todas las tipologías del artículo 10 de la Ley N° 19.300 generen en mayor o menor medida algún beneficio social, pues dicha interpretación, en la práctica, haría procedente el proceso PAC en la totalidad de los proyectos evaluados vía DIA, desnaturalizando -de esta forma- la exigencia del artículo 30 bis de la misma ley, de generación de 'cargas ambientales', ya que dicho concepto quedaría reducido sólo a la acreditación de externalidades ambientales negativas. En este sentido, como se señaló en las sentencias dictadas por este Tribunal el 25 de marzo de 2021 en causa Rol R N° 217-2019 (c. vigésimo sexto) y el 1° de octubre de 2021 en causa Rol R N° 236-2020 (c. octogésimo cuarto), se vulneraría el espíritu del legislador en orden a que en los proyectos evaluados vía EIA haya un proceso PAC obligatorio y en aquellos evaluados a través de DIA, sólo eventualmente.

Decimonoveno. Que, esta interpretación es consistente, además, con la propia concepción del principio participativo contenido en la normativa ambiental. En efecto, el Mensaje Presidencial del proyecto que dio origen a la Ley N° 19.300, enviado al H. Senado de la República el 14 de septiembre de 1992, señaló que: "*Este principio es de vital importancia en el tema ambiental, puesto que, para lograr una adecuada protección del medio ambiente, se requiere la concurrencia de todos los afectados en la problemática. Por ello, el principio de la participación ciudadana se encuentra presente en todo el desarrollo del proyecto [...] En primer término, procurando que las organizaciones locales puedan informarse y, en definitiva, hasta impugnar los nuevos proyectos en proceso de autorización*

por causar un impacto ambiental significativo y negativo sobre el ambiente" (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Historia de la Ley N° 19.300, que Aprueba Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente [en línea]: <<https://www.bcn.cl/historiadela-ley/nc/historia-de-la-ley/6910/>> [Consulta: 4 de octubre de 2021]).

Vigésimo. Que, aclarado lo anterior, cabe señalar que el hecho que la resolución reclamada sea la que rechazó la solicitud de invalidación de la RCA N° 105/2020, no impide analizar la legalidad de la resolución que denegó la apertura de un proceso PAC (Resolución Exenta N° 188/2019), así como las que se pronunciaron sobre los recursos de reposición y jerárquico (Resoluciones Exentas N° 275/2019 y N°, 74/2020, respectivamente), toda vez que -como se señaló por este Tribunal en las referidas sentencias de causas Roles R N° 217-2019- y N° 236-2020-: "*[...] la RCA constituye un acto administrativo terminal y complejo cuyo contenido está en gran medida condicionado por las diversas actuaciones del procedimiento de evaluación*" (c. vigésimo octavo y c. octogésimo sexto, respectivamente).

Vigésimo primero. Que, a juicio de este Tribunal, el hecho que los solicitantes de apertura de un proceso PAC hayan sido personas distintas de la solicitante de invalidación y reclamante en autos -condominio 'Mirador Santa Anita'-, en nada impide que ésta pueda alegar la denegación de apertura de dicho proceso en esta sede, toda vez que en el Anexo G ('Caracterización y Análisis del Medio Humano') de la DIA se incluye a dicho condominio dentro del Sector C 'Los Trapenses' del área de influencia del proyecto (p. 20).

Vigésimo segundo. Que, la solicitud de apertura de un proceso PAC, de 15 de marzo de 2019, se fundamentó en la circunstancia de generar el proyecto 'Terrazas del Valle' beneficios sociales relacionados con vivienda y seguridad y externalidades negativas consistentes en riesgo para la salud de la población. En efecto, los solicitantes de apertura de dicho proceso señalaron que aquél: "*[...] es un proyecto que genera beneficios*

sociales relativos a otorgar soluciones habitacionales a la comunidad, y que trae consigo externalidades positivas en relación a ofrecer soluciones de seguridad del sector, considerando que el proyecto se construirá en los terrenos ubicados en la ladera de un cerro que ha estado históricamente desolada". Respecto de las externalidades negativas, señalaron que éstas se relacionaban con "[...] la vialidad, el ruido, y que puede eventualmente implicar riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad de emisiones o residuos, y que puede tener efectos adversos significativos sobre el suelo". Asimismo, señalan que "[...] el proyecto en cuestión alterará en forma significativa el valor paisajístico de la zona".

Vigésimo tercero. Que, por su parte, la Resolución Exenta N° 188/2019, de la Dirección Regional del SEA de la Región Metropolitana, rechazó la solicitud de apertura de un proceso PAC, por estimar que el proyecto no cumplía con los requisitos establecidos en los incisos sexto y séptimo del artículo 94 del RSEIA, ya que no corresponde a las tipologías que dicho precepto menciona y tampoco genera cargas ambientales para las comunidades próximas. En particular, la resolución señaló que no se verificaba el primer elemento del concepto 'cargas ambientales', a saber, la generación de beneficios sociales.

Vigésimo cuarto. Que, además, la referida resolución efectuó un análisis respecto de las características que debe tener el beneficio social para configurar las 'cargas ambientales', señalando: "[...] el beneficio social requerido para configurar 'carga ambiental' debe ser directo y no difuso o indirecto y se debe analizar a la luz del objetivo particular de cada proyecto o actividad, confrontado con las necesidades básicas de la comunidad o localidad próxima afectada. Por tanto, no sería la generación de cualquier beneficio, ni de un beneficio económico para un titular o para una determinada persona o grupo, o de la generación de empleos, sino que de una característica inherente a determinadas obras y actividades que satisfacen directamente dichas necesidades básicas de la sociedad, como son: necesidades de agua potable, saneamiento y de energía". La referida resolución agregó que: "[...] la

generación del beneficio social se debe entender como la satisfacción de necesidades básicas de la comunidad durante las fases de construcción, operación y/o cierre de un proyecto o actividad" (c. 8°).

Vigésimo quinto. Que, en cuanto a la generación de beneficio social en el proyecto 'Terrazas del Valle', la resolución en comento indicó que: "[...] de la descripción y finalidad del proyecto en evaluación, resulta manifiesto que éste no pretende satisfacer las necesidades básicas de la comunidad, y que "[...] los fundamentos esgrimidos por los solicitantes no corresponden a beneficios sociales, en los términos requeridos por el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300 y el artículo 94° del RSEIA, debido a que el proyecto en cuestión es un desarrollo inmobiliario, que, si bien aumentará la oferta disponible de viviendas en el sector, en ningún caso busca beneficiar a la sociedad en su conjunto como objetivo principal". De este modo, concluyó que resultaba manifiesto que el proyecto: "[...] no pretende satisfacer las necesidades básicas de la comunidad y, por lo mismo, no es posible afirmar que genere beneficios sociales, en los términos requeridos por el artículo 30° bis de la Ley N° 19.300". Atendido lo anterior, señaló que resultaba inoficioso pronunciarse respecto del segundo elemento del concepto 'carga ambiental', esto es, la generación de externalidades negativas en localidades próximas (Ibíd.).

Vigésimo sexto. Que, en el recurso de reposición con jerárquico en subsidio, los recurrentes mencionaron, como beneficios sociales, obras viales contempladas en el proyecto, tanto en la primera como en la segunda etapa. Además, señalaron que dichas obras constituían "[...] beneficios sociales claros y tangibles que se han ofrecido a la comunidad como contrapartida a la realización del proyecto, considerando que la comuna de Lo Barnechea es una comuna saturada, que ha sobrepasado con creces la densidad habitacional de población humana proyectada a la fecha de hoy, así como la densidad vial y automovilística, cuyos flujos diarios dan origen a largos e innumerables embotellamientos". Luego, reiterando lo señalado en el escrito de solicitud de apertura de un proceso PAC, indicaron que

'Terrazas del Valle' es un proyecto que: "[...] genera beneficios sociales relativos a otorgar soluciones viales y habitacionales a la comunidad, y que a su vez, trae consigo externalidades positivas en relación a ofrecer soluciones de seguridad del sector", considerando que se construirá en terrenos ubicados en la ladera de un cerro que ha estado "históricamente desolada".

Vigésimo séptimo. Que, la Resolución Exenta N° 275/2019 rechazó el recurso de reposición. Por su parte, la Resolución Exenta N° 74/2020 rechazó el recurso jerárquico, señalando que la apertura de un proceso PAC en DIA constituye una "regla de excepción", por lo cual su interpretación debe ser "restrictiva o de derecho estricto" (c. 19). Afirma que la jurisprudencia ha considerado en sentido restrictivo el concepto "beneficio social". En efecto, señala que el criterio utilizado por la Dirección Regional del SEA para declarar inadmisibile la solicitud de apertura de un proceso PAC es aceptado por la jurisprudencia y la doctrina, ya que se entiende que el beneficio social debe relacionarse con la satisfacción de necesidades de carácter colectivo. En cambio -refiere- el proyecto de autos es de carácter privado y su finalidad es la obtención de una renta a causa del ejercicio de una actividad comercial y si bien produce beneficios sociales, al ampliar la oferta habitacional, estos son indirectos. Concluye que las tipologías señaladas en el inciso séptimo del artículo 94 del RSEIA no se relacionan con las obras y actividades asociadas al proyecto y que éste tampoco cumple con la hipótesis de satisfacción de las necesidades básicas de la comunidad.

Vigésimo octavo. Que, la resolución reclamada, en su considerando 8.2, rechaza la invalidación por la no realización de un proceso PAC, señalando que los proyectos inmobiliarios, en general, no cumplen con los requisitos señalados en los incisos sexto y séptimo del artículo 94 del RSEIA, por no corresponder a las tipologías en él señaladas ni generar cargas ambientales para las comunidades próximas. Precisa que el proyecto de autos no genera beneficios sociales atendido su

carácter inmobiliario y su tipología de ingreso al SEIA, esto es, la señalada en el literal h.1.3 del artículo 3° del RSEIA.

Vigésimo noveno. Que, de la misma forma que la Resolución Exenta N° 188/2019, la resolución reclamada refiere que el beneficio social debe ser directo y analizarse a la luz del objetivo particular cada proyecto o actividad confrontado con las necesidades básicas de la comunidad o localidad próxima afectada. Agrega que los fundamentos esgrimidos por la reclamante -vivienda y seguridad pública- no corresponden a beneficios sociales en los términos requeridos por los artículos 30 bis de la Ley N° 19.300 y 94 del RSEIA, debido a que de la descripción y finalidad del proyecto resulta de manifiesto que no pretende satisfacer las necesidades básicas de la comunidad, *puesto que "[...] se centra en la construcción de viviendas, las que no benefician a una comunidad toda sino que a un grupo determinado de personas"*.

Trigésimo. Que, la resolución en análisis hace presente que el proyecto 'Terrazas del Valle' se evalúa ambientalmente por ubicarse en una zona latente o saturada conforme al literal h) del artículo 10 de la Ley N° 19.300, atendidas las emisiones que generará y los impactos asociados. Luego sostiene -respecto de los proyectos inmobiliarios- que *"los impactos principales por los cuales el legislador determinó que fueran sometidos al SEIA, son las emisiones atmosféricas y no temas de urbanismo o planificación territorial"*. Concluye que atendida la potestad discrecional de la autoridad administrativa -la Dirección Regional Metropolitana del SEA- respecto de la apertura de un proceso PAC, *"no existirían derechos que puedan verse vulnerados por no concederse dicha solicitud"*.

Trigésimo primero. Que, este Tribunal constata que el proyecto 'Terrazas del Valle' fue evaluado conforme con la tipología del artículo 10 literal h) de la Ley N° 19.300, en relación con el artículo 3° literal h) del RSEIA. En efecto, en la DIA se mencionan las tipologías "h.1.2" y "h.1.3" [del artículo 3° del RSEIA] y en el considerando 4.1 de la RCA, se señala que: *"De acuerdo con el artículo 10 de la Ley 19.300 y al artículo*

3 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, el Proyecto ingresa al SEIA según lo señalado en la letra: h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas. h.1. Se entenderá por Proyectos inmobiliarios aquellos loteos o conjuntos de viviendas que contemplen obras de edificación y/o urbanización, así como los Proyectos destinados a equipamiento, y que presenten alguna de las siguientes características. H.1.2 Que den lugar a la incorporación al dominio nacional de uso público de vías expresas o troncales"; h.1.3. Que se emplacen en una superficie igual o superior a 7 hectáreas o consulten la construcción de 300 o más viviendas". Agrega que: "En relación con el literal h.1.3 el Proyecto se desarrolla en una superficie de 18,67 ha y en relación con el literal h.1.2 consolida la vialidad de 'Camino Turístico'".

Trigésimo segundo. Que, así las cosas, para este Tribunal, en la especie no concurre la segunda hipótesis del artículo 94 inciso séptimo del RSEIA, pues de los antecedentes del procedimiento administrativo no puede estimarse que la construcción y operación del proyecto de autos satisfaga necesidades básicas de la comunidad, así como tampoco la existencia de cargas y/o beneficios ambientales, en los términos del artículo 94 del RSEIA. En efecto, a juicio de esta magistratura, el proyecto sólo satisface necesidades particulares de quienes residirán en el conjunto habitacional 'Terrazas del Valle'. En tal sentido, "otorgar soluciones habitacionales a la comunidad" y "ofrecer soluciones de seguridad del sector" -invocados como beneficios del proyecto en la segunda solicitud de apertura de un proceso PAC- a lo más podrían beneficiar, además, a vecinos del proyecto, pero en modo alguno importa la satisfacción de necesidades básicas de la comunidad. Por tal motivo deben desestimarse los beneficios sociales planteados en la reclamación, a saber, vivienda y seguridad pública.

Trigésimo tercero. Que, de esta forma, la Directora Regional del SEA de la Región Metropolitana, al rechazar -mediante la Resolución Exenta N° 188/2019- la solicitud de apertura de un

proceso PAC, y la Comisión de Evaluación Ambiental, al rechazar, a través de la resolución reclamada, la solicitud de invalidación, obraron conforme a Derecho.

Trigésimo cuarto. Que, en conclusión, a juicio de este Tribunal, la RCA, atendido su carácter de acto jurídico complejo, integra las decisiones y los actos trámite que se dictaron en el procedimiento de evaluación, por lo cual es posible formular alegaciones en sede de invalidación, ante la Comisión de Evaluación Ambiental, respecto de la denegación de apertura de un proceso PAC, aun cuando se trate de resoluciones dictadas por un órgano distinto (el SEA). Sin embargo, en este caso no se cumplen los presupuestos normativos para la apertura de dicho proceso, pues no se configuran las hipótesis del artículo 94 del RSEIA. En efecto, el proyecto 'Terrazas del Valle' no constituye el tipo de proyecto que genera cargas ambientales, conforme con su conceptualización en dicha disposición, ya que no produce beneficios sociales; tampoco corresponde a las tipologías específicas señaladas en dicha norma; y no se trata de un proyecto cuyo objeto o efecto sea la satisfacción de necesidades básicas de la comunidad. Por consiguiente, la alegación será rechazada.

II. De la alteración significativa de sistemas de vida y costumbres de grupos humanos

Trigésimo quinto. Que, la reclamante alega que el proyecto vulneró lo dispuesto en el artículo 12 bis literal b) de la Ley N° 19.300, atendido que no descartó un impacto adverso significativo en los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos (los residentes del condominio 'Mirador Santa Anita'). Refiere que en la evaluación del proyecto se entregaron antecedentes insuficientes para descartar los efectos, características o circunstancias del literal c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, en relación con el artículo 7° letra b) del RSEIA. Asimismo, sostiene que la resolución reclamada, rechazó esta alegación tras efectuar un somero análisis, por

lo que carece de la debida fundamentación, en los términos del artículo 41 de la Ley N° 19.880.

Trigésimo sexto. Que, la actora indica que, a causa del proyecto, las 78 viviendas que forman el condominio 'Mirador Santa Anita' perderán el acceso directo a éste, pérdida u obstrucción que no se encuentra debidamente considerada en términos de la magnitud y duración de sus efectos, teniendo en cuenta que se trata de un impacto "de alta intensidad" y de carácter permanente, durante toda la fase de operación del proyecto. Señala que se producirá una pérdida de infraestructura básica de la conectividad vehicular directa al condominio y un menoscabo en la movilidad local, alterando las costumbres de desplazamiento el grupo humano residente en el condominio. Refiere que este efecto significativo no fue debidamente caracterizado, analizado y ponderado en la evaluación, puesto que en ella nada se señaló respecto de las implicancias de la alternativa propuesta, a saber, la alteración del trayecto en 1500 metros más de lo habitual, la peligrosidad al tener que realizar un viraje en 'U', y el mayor gasto en combustible. Agrega que ni en la DIA ni en las Adendas es posible encontrar cartografía clara, precisa y detallada para la alternativa de acceso al condominio.

Trigésimo séptimo. Que, precisa que la variable "obstrucción" a la libre circulación y conectividad, prevista en el literal b) del artículo 7° del RSEIA no fue evaluada en función de la magnitud y duración de los efectos que el proyecto produce en el grupo humano del condominio 'Mirador Santa Anita'. En efecto, señala que en la Tabla 3-1 del Anexo G de la DIA ('Circunstancias y Variables e Indicadores a Evaluar') se analizan las restricciones a la libre circulación y conectividad y el aumento significativo en los tiempos de desplazamiento, obviando el análisis de la obstrucción del acceso.

Trigésimo octavo. Que, en el mismo orden de ideas, señala que, debido a la división del área de influencia en tres sectores, no se efectuó una caracterización del condominio con

el nivel de detalle espacial que permitiera descartar impactos ambientales significativos. Además, sostiene que no se reparó en la dinámica y orgánica del condominio, por lo que no describe en específico su funcionamiento y no se analiza en función de las alteraciones que generará el proyecto.

Trigésimo noveno. Que, además refiere que la respuesta entregada por el titular en el Anexo H de la Adenda (H.5 'Antecedentes Viales' y H.5.1 'Estudio de Suficiencia Técnica') a la consulta 5.12 del ICSARA 1 se enfocó en aspectos "*netamente viales*", y que la autoridad no siguió realizando consultas en este punto dando por cerrados los aspectos relativos a la evaluación de impacto ambiental de medio humano. Indica que el titular no consideró lo señalado en dicho ICSARA en orden a que el EISTU no permite descartar efectos adversos significativos. Explica que en dicho anexo se presentó un estudio técnico de desplazamientos peatonales y vehiculares del proyecto, el cual da cuenta de los movimientos vehiculares de viraje hacia la izquierda en el acceso al condominio desde Av. Santa Teresa hacia el norte. Sin embargo -sostiene-, para evaluar el impacto se debieron efectuar censos vehiculares, a fin de determinar y estimar la demanda. Señala que los datos consignados en ese anexo se contraponen a la que tiene el condominio, que da cuenta de más de 18.000 movimientos entre Gran Vía y Santa Rosa, y que para efectuar las modelaciones viales el titular no recogió la información del número de ingresos y salidas al condominio.

Cuadragésimo. Que, sostiene que la estimación de 3 minutos como tiempo adicional de desplazamiento a raíz de la eliminación del cruce a la izquierda para acceder al condominio es irreal, considerando el funcionamiento en horas punta de las calles Gran Vía y Santa Teresa. Además, plantea que el viraje en 'U' que considera la alternativa propuesta es de mayor peligrosidad. Además, plantea que se debe contar con la información suficiente que permita concluir que no se generarán efectos adversos a propósito de la alteración de los cruces peatonales del sector, en particular del cruce calle Gran

Vía/Av. José Alcalde Délano, frente al condominio 'Mirador Santa Anita'.

Cuadragésimo primero. Que, asimismo, la actora cuestiona la circunstancia que la Municipalidad de Lo Barnechea, al informar sobre el proyecto mediante ORD. ALC. N° 137/2019, de 12 de marzo de 2019, no se pronunciara sobre el particular, no obstante estar en conocimiento del tema, pues los residentes del condominio le hicieron ver esta situación en carta dirigida al alcalde el 18 de enero del mismo año.

Cuadragésimo segundo. Que, además, alega que la metodología empleada por el titular para el levantamiento de información en terreno relativa al medio humano -Anexo G de la DIA-, y así descartar la significancia de dicho impacto, no fue la adecuada. Agrega que tampoco existen medios de verificación de que esta actividad de "mapeo participativo" se haya efectuado respecto del condominio 'Mirador Santa Anita'. Señala que se evidencia un error metodológico, dado que el titular asume previamente que los efectos del proyecto corresponden a impactos no significativos sin entregar el análisis preliminar de ello. Plantea que es posible recoger los antecedentes contenidos en la 'Guía de Área de Influencia de Medio Humano', de la CONAMA, de 2007, la cual, si bien no se encuentra vigente, recoge metodologías de las ciencias sociales aplicables al caso. Asimismo, hace presente que la 'Guía Área de Influencia de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos en el SEIA', de 2020, si bien es posterior a la calificación del proyecto, otorga directrices acerca de la forma en que se debe evaluar el componente 'medio humano'.

Cuadragésimo tercero. Que, en particular, cuestiona la información recabada en las entrevistas realizadas en la "campaña en terreno", pues no se identificó la situación que se generaba con el rediseño de la Av. José Alcalde Délano y la eliminación del "acceso directo" al condominio. Expone que no se conoce el contenido de las consultas efectuadas, ya que no se encuentran en la DIA ni en las Adendas. Señala que la entrevista efectuada al administrador del condominio, señor

Henri Mancilla, carece de la rigurosidad de una entrevista semiestructurada, con pauta de preguntas, "mapeo participativo", y medios de verificación de las pautas usadas y del consentimiento informado. Asimismo, sostiene que el señor Mancilla no tuvo conocimiento del objetivo para el cual se le solicitó información. En todo caso, indica que en modo alguno una sola entrevista permite caracterizar el sistema de vida y costumbres de un grupo humano, por lo que la información obtenida no fue suficiente ni representativa. Concluye que, no obstante que estos antecedentes se hicieron valer en la solicitud de invalidación, no fueron abordados en la resolución reclamada.

Cuadragésimo cuarto. Que, finalmente, alega que las obras asociadas a un EISTU cuando se relacionan con componentes ambientales y forman parte de la descripción de un proyecto también deben evaluarse en el marco del SEIA.

Cuadragésimo quinto. Que, la reclamada, por su parte, sostiene que la DIA del proyecto justificó la inexistencia de una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, que hicieran necesaria la presentación de un EIA. Explica que el titular entregó información suficiente para la evaluación de potenciales efectos, características y circunstancias del literal b) del artículo 7° del RSEIA, lo cual fue abordado en el punto 6.3 del Anexo G de la DIA. En particular, indica que se descartó un impacto significativo en los tiempos de traslado de las personas que se encuentran dentro del área de influencia, concluyéndose que las obras viales aprobadas por el EISTU, incorporadas dentro de la 'Descripción del Proyecto', de la DIA, no permiten configurar la hipótesis del literal c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300.

Cuadragésimo sexto. Que, hace presente que el titular, en el Anexo G de la DIA, incluyó al condominio 'Mirador Santa Anita' y a sus residentes en la descripción del área de influencia del componente medio humano. Precisa que la información contenida en dicho anexo fue obtenida a través de diversas

metodologías y técnicas, entre las que destaca el levantamiento de información primaria a través de la observación de campo y de la aplicación de entrevistas semiestructuradas a habitantes o residentes del área de influencia del medio humano. Agrega que se incluyó como entrevistado al señor Henri Mancilla, administrador del condominio 'Santa Anita'.

Cuadragésimo séptimo. Que, afirma que la pérdida del "acceso directo" al condominio 'Mirador Santa Anita' no constituye un impacto significativo y que el proyecto no genera impactos de esa naturaleza respecto del componente medio humano. En efecto, señala que en la DIA se menciona que, dentro de las obras viales a implementar, se encuentra una modificación de la vía directa de viraje a la izquierda para los usuarios que vienen desde el sur por Av. Santa Teresa de los Andes, lo cual posibilita el ingreso al condominio. Indica que dicha modificación responde a requerimientos sectoriales que tienen como fin la disminución de los riesgos y el aumento de los niveles de seguridad vial, ya que el viraje actual para acceder al condominio desde el sur implica un riesgo desde el punto de vista de la visibilidad, teniendo en cuenta los variados movimientos que convergen en ese cruce.

Cuadragésimo octavo. Que, señala que no obstante que la referida modificación fue planteada en virtud de un requerimiento sectorial a través del EISTU, el impacto fue debidamente abordado en la evaluación, según consta en el acápite V del ICSARA. Agrega que, en respuesta a dicha observación, mediante la información y los estudios de movilidad, el titular acreditó que la "situación con proyecto" tendrá indicadores más bajos respecto de la "situación base y construcción", debido a la efectividad de las medidas de mitigación propuestas en el EISTU. Precisa que entre las medidas evaluadas se encuentra la 'Solución Vial Acceso Condominio Santa Anita', correspondiente al cierre de la mediana de acceso directo a dicho condominio, consolidando el acceso desde el norte por Av. José Alcalde Délano, ingresando con un viraje a la derecha. Agrega que dicha medida fue analizada y modelada mediante el *software Saturn y Transyt*, el

cual estimó que el tiempo de retorno sería como máximo de 3 minutos adicionales, desestimando un aumento relevante de los tiempos de desplazamiento. De esta manera, se descarta una alteración significativa en los tiempos de desplazamiento de los residentes del sector.

Cuadragésimo noveno. Que, además la reclamada refiere que, teniendo el EISTU un carácter sectorial, sólo puede ser considerado como parte de un proyecto cuando el titular decida incluirlo como parte de él a fin de descartar los efectos, características o circunstancias del artículo 11 c) y específicamente en relación con el artículo 7° literal b) del RSEIA. Señala que el titular del proyecto presentó las medidas aprobadas en el EISTU, las cuales forman parte de las obras acciones y partes del proyecto, las cuales fueron evaluadas y aprobadas por la autoridad sectorial permitiendo en conjunto con otros estudios presentados -tales como análisis de movilidad, peatonal, vehicular y de transporte público- descartar un impacto significativo.

Quincuagésimo. Que, finalmente, la reclamada hace presente que todos los OAECA efectuaron sus respectivos pronunciamientos en orden a descartar una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

Quincuagésimo primero. Que, a juicio de este Tribunal, la controversia dice relación con la configuración o no de una alteración significativa de los sistemas de vida de los residentes del condominio 'Mirador Santa Anita' -en los términos del artículo 11 literal c) de la Ley N° 19.300, que haría exigible la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental- debido al hecho específico correspondiente a la "eliminación del acceso directo" a dicha copropiedad desde el sur (por Av. Santa Teresa de los Andes), el que actualmente se realiza a través de un viraje a la izquierda en la intersección calle Gran Vía/Av. José Alcalde Délano/Santa Teresa de los Andes. Asimismo, forma parte del asunto controvertido determinar si se produce una alteración de tal naturaleza en virtud de la alternativa propuesta en el EISTU, y presentada

divergencia dice relación con el aumento en el tiempo de viaje, que para la reclamada y el titular es "*marginal*", de sólo de 3 minutos, mientras que para la reclamante ese tiempo será mayor. Además, se cuestiona si la modificación en cuestión elimina o genera riesgos de seguridad vial para las personas.

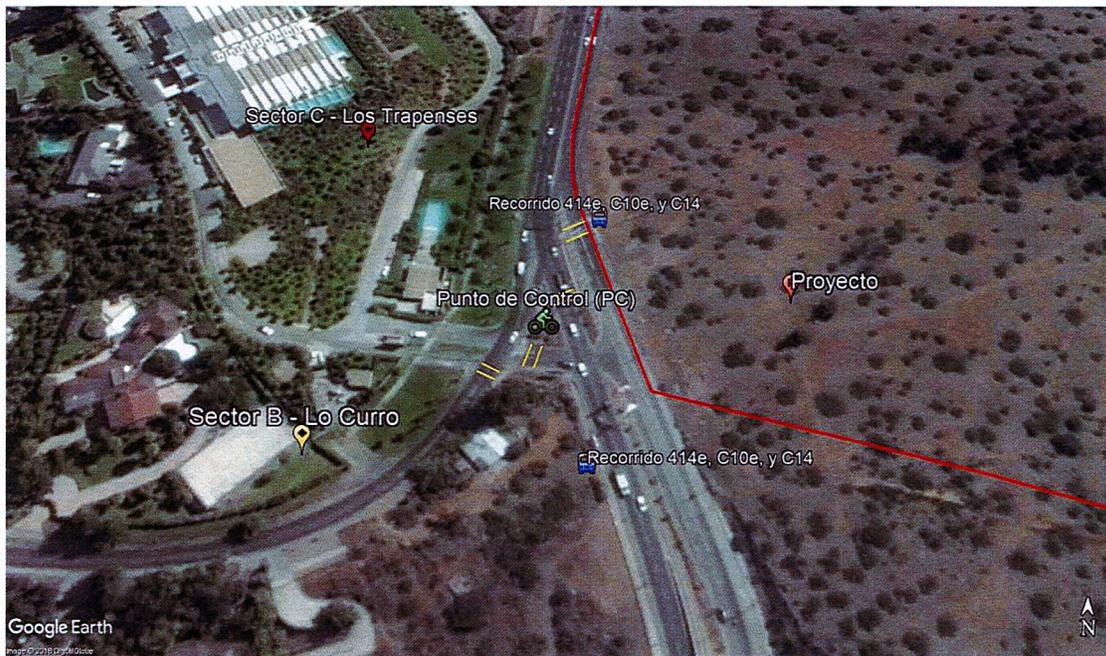
Quincuagésimo tercero. Que, el análisis del Tribunal implica no sólo examinar la motivación de la resolución reclamada y de la RCA, sino también los antecedentes del expediente de evaluación, en particular los relativos a la caracterización del componente 'medio humano' del AI del proyecto -Anexo G de la DIA-, atendido el cuestionamiento formulado por la reclamante a la metodología empleada por el titular.

Quincuagésimo cuarto. Que, la resolución reclamada señala que el proyecto fue evaluado ambientalmente "*de manera rigurosa*", de acuerdo con lo establecido en la Ley N° 19.300 y el RSEIA. Atendido lo anterior, afirma que el efecto adverso significativo del literal c) del artículo 11 de dicho cuerpo legal fue "*abordado latamente*" durante la evaluación, mencionando los documentos en los cuales se analiza, a saber, la DIA, la Adenda, la Adenda Complementaria, y los anexos de todas ellas. A continuación, refiere que "*este tema fue altamente discutido durante la evaluación*" y que los OAECA emitieron sus pronunciamientos profundizando "*con mayor detalle*" en orden a descartar el referido efecto, indicando cada uno de los oficios de los referidos órganos. Luego, alude a los objetivos del EISTU y a la relación e implicancias de dicho estudio con la evaluación ambiental. Al respecto, concluye que el titular del proyecto 'Terrazas del Valle' presentó las medidas aprobadas en el EISTU, las cuales pasan a integrar sus obras, acciones y partes, que fueron evaluadas y aprobadas por la autoridad sectorial, permitiendo, en conjunto con otros estudios (análisis de movilidad peatonal, vehicular, de ciclistas y de transporte público), descartar el impacto del artículo 7° del RSEIA.

Quincuagésimo quinto. Que, en primer término, respecto de la metodología para la caracterización del componente 'medio humano' del AI, consta en la DIA (capítulo 2 'Justificación de la DIA', Tabla II-1: 'Definición de criterios, singularidades, marco regulatorio, actividades, impactos potenciales, definición y justificación AI', pp. 13-14), que este aspecto fue abordado en el Anexo G "*considerando los criterios de la nueva Guía para Proyectos Inmobiliarios (publicado en enero del 2017)*", en alusión a la '*Guía de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos Inmobiliarios que se desarrollen en Zonas Urbanas*'. Dicho anexo presenta la metodología utilizada, análisis y resultados de la susceptibilidad de afectación del proyecto según los indicadores que la referida guía define.

Quincuagésimo sexto. Que, en resumen, la metodología incluyó las siguientes etapas: i) análisis de información secundaria; ii) observación en terreno y entrevistas semi estructuradas durante 6 días de trabajo de campo, aplicadas a dirigentes locales, residentes, trabajadores y representantes de las Municipalidades de Lo Barnechea y de Vitacura; iii) análisis participativo de mapas; iv) análisis de flujos y desplazamiento de peatones y ciclistas en la intersección Gran Vía/Av. José Alcalde Délano (Figura N° 2), punto de control seleccionado en función del análisis de los puntos de congestión de las vías relacionadas con los ingresos y salidas del proyecto, en sus fases de construcción y de operación. En dicho punto de control se realizó un conteo de los modos de desplazamiento a bicicleta o a pie; direcciones y motivos probables de los desplazamientos; sexo y tramo etario de las personas; y v) evaluación de potenciales impactos asociados al AI preliminar y determinación del AI definitiva del proyecto de acuerdo con el artículo 7° del RSEIA.

Figura N° 2: Ubicación del punto de control intersección Gran Vía - José
Alcalde Délano



Fuente: Anexo G. Figura 5.1-12: Ubicación del Punto de Control (PC)
Intersección Gran Vía - Av. José Alcalde Délano, p. 54.

Quincuagésimo séptimo. Que, el Anexo G de la DIA (pp. 54-55), indica que el criterio para la selección del punto de control se basó en el hecho que la intersección constituye la vía principal de desplazamiento no motorizado dentro de las rutas de circulación de vehículos del proyecto, debido a la cantidad de peatones que cruzan hacia y desde los paraderos del Transantiago dispuestos en Av. José Alcalde Délano por el oriente y poniente, asociándose principalmente a trabajadores en el sector de Lo Curro (76%), para lo cual deben cruzar dicha avenida; y en otra proporción, a trabajadores que ingresan al Condominio Santa Anita.

Quincuagésimo octavo. Que, la metodología descrita incluyó el desarrollo de las siguientes actividades principales: i) revisión de la información de ingeniería y del emplazamiento geográfico de las obras y actividades del proyecto, junto con el análisis de imágenes satelitales; y ii) campaña de terreno, que tuvo como objetivo identificar "las vías terrestres que permiten los desplazamientos de la población hacia y desde el área de emplazamiento del proyecto, la localización y características de las viviendas, infraestructura comercial, industrial, y comunitaria, límites naturales o barreras

físicas, principales puntos de congestión, y vínculos socioculturales o económicos en los diferentes sectores predefinidos" (Anexo G, p. 15). Se indica que se realizaron tres campañas de terreno, logrando un total de 11 entrevistados (Anexo G, p. 14).

Quincuagésimo noveno. Que, de esta forma, se determinó un AI preliminar (Figura N° 3, exhibida a continuación): "[...] no sólo en base a las potenciales interacciones de los grupos humanos con las actividades del proyecto o la proximidad de sus obras, sino que también en base a la red de relaciones sociales y tipos de interacción entre los mismos grupos humanos de diferentes sectores que rodean el proyecto" (p. 15). Enseguida, se señala en el referido anexo que: "[...] la descripción del medio humano debía realizarse en torno al AI Preliminar, la cual debía ajustarse posteriormente al análisis de los efectos, características o circunstancias contemplados en el artículo 11 de la Ley, en específico en el Art. 7 del RSEIA" (p. 16).

Figura N° 3: 'Área de influencia preliminar del proyecto'



Fuente: Anexo G de la DIA. Figura 4-1: Sectores del Área de Influencia Preliminar, p. 16.

Sexagésimo. Que, de acuerdo con los antecedentes y evaluación de las posibles interacciones del proyecto con su entorno, se estableció luego el AI definitiva (Figura N° 4):

Sexagésimo tercero. Que, de lo expuesto, este Tribunal estima que, de acuerdo con los objetivos y metodología desarrollada por el titular, las personas entrevistadas -entre las que se incluye el administrador del condominio 'Mirador Santa Anita', señor Henri Mancilla-, eran las más idóneas atendidos los conocimientos específicos y funciones propias de los cargos que desempeñaban.

Sexagésimo cuarto. Que, por su parte, la metodología utilizada para la determinación del componente 'medio humano' del AI del proyecto fue la adecuada a un proyecto inmobiliario de las características de 'Terrazas del Valle', toda vez que se levantó información a través de diversos medios, permitiendo caracterizar los aspectos relevantes para el análisis de los impactos. En nada afectan a esta conclusión los cuestionamientos alegados por la reclamante respecto de aspectos prácticos de la entrevista efectuada al administrador del condominio, los cuales no permiten acreditar deficiencias metodológicas.

Sexagésimo quinto. Que, descartada la existencia de las deficiencias metodológicas alegadas por la actora, cabe referirse -en segundo término- a los antecedentes que se tuvieron en cuenta en la evaluación para desestimar una afectación significativa de los sistemas de vida de los residentes del condominio 'Mirador Santa Anita' a raíz de lo que denominan la "eliminación del acceso directo" a dicha propiedad. A juicio de este Tribunal, es necesario clarificar previamente que no se elimina el acceso directo al condominio 'Mirador Santa Anita', el cual se mantiene en el mismo punto, variando sólo la forma en que se verifica desde el sur, el cual ya no se realizará mediante un viraje a la izquierda, sino a la derecha, tras un recorrido aproximado de 1.500 metros adicionales hacia al norte y luego de un viraje en 'U'.

Sexagésimo sexto. Que, aclarado lo anterior, cabe señalar que en el Capítulo 2 de la DIA (2.7.3) se describe la medida denominada 'Solución Vial Acceso Condominio Santa Anita', la

cual es mencionada dentro de aquellas tendientes a evitar restricciones a la libre circulación de vehículos motorizados asociadas a las características de vialidad del proyecto en las etapas de construcción (pp. 61-62) y operación (p.69), así como a evitar un aumento significativo en tiempos de desplazamiento de vehículos motorizados asociadas a las características de vialidad del proyecto en etapa de operación (pp. 89-90). La caracterización de dicha medida es replicada, en los mismos términos, en las páginas 118-119, 126-127 y 148 del Anexo G de la DIA.

Sexagésimo séptimo. Que, en la DIA y en el referido Anexo G se señala que: *"en la actualidad los residentes del Condominio Santa Anita cuentan con una vía directa para acceder al condominio. Los usuarios que vienen desde el sur por Av. Santa Teresa de los Andes, pueden realizar un viraje a la izquierda para ingresar directamente al recinto"*. Agrega que, sin embargo: *"[...] las condiciones existentes para realizar esta maniobra no son del todo seguras, ya que estos deben ceder el paso a los vehículos que vienen desde el norte y toman Gran Vía lo que supone un riesgo desde el punto de vista de la visibilidad y debido a los variados movimientos que convergen en ese cruce"*. Agrega que atendido lo anterior, *"[...] y con el objetivo de aliviar en parte las maniobras permitidas en este cruce, y dar mayor capacidad vial a las pistas directas de Av. Santa Teresa, se ha resuelto cerrar la mediana, no permitiendo el viraje desde el sur hacia el poniente"* (pp. 61-62, 69, y 89-90 de la DIA y 118-119, 126-127, y 148 de su Anexo G, destacado del Tribunal).

Sexagésimo octavo. Que, además, la DIA y el Anexo G explican que la nueva opción consiste en: *"[...] continuar hacia el norte por José Alcalde Delano y tomar el retorno existente ubicado al norte del cruce José Alcalde Delano con El Tranque, para luego llegar hacia Gran Vía desde el norte por José Alcalde Delano ingresando con un viraje a la derecha"*. Señala que dicha alternativa de ingreso: *"supone una distancia adicional de recorrido de aprox. 1500 metros"* y que: *"[...] si bien aumenta el tiempo de viaje para los usuarios, se ha estimado que dicho*

tiempo será como máximo de 3 minutos adicionales. Este tiempo se considera como un tiempo de viaje adicional marginal respecto a los beneficios a los usuarios principalmente desde el punto de vista de la seguridad” (ibíd., destacado del Tribunal).

Sexagésimo noveno. Que, además, en el acápite 6.3.3 del referido Anexo G se contemplan, dentro de las medidas destinadas a evitar restricciones a la libre circulación (p. 126) y a la conectividad de vehículos motorizados (p. 136), así como un aumento significativo en los tiempos de desplazamiento de dichos vehículos (pp. 147-148), asociado a las características de vialidad del proyecto en la etapa de operación, la aprobación del Servicio de Vivienda y Urbanismo o del Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, y la posterior materialización del proyecto de ingeniería del rediseño de la intersección Av. Santa Teresa de Los Andes/Gran Vía/Av. José Alcalde Délano/Camino Turístico, para generar tres pistas por sentido por Santa Teresa-Av. José Alcalde Délano, en concordancia con el diseño indicado en el plano de mitigaciones Etapa 1. El referido aumento de dos a tres pistas, a juicio de este Tribunal, justifica aún más que no se pueda mantener el actual viraje a la izquierda para acceder al condominio 'Mirador Santa Anita'.

Septuagésimo. Que, en cuanto a los pronunciamientos de los OAECA respecto de la DIA, cabe señalar que, mediante ORD.AGD. N° 2668/2019, de 15 de marzo de 2019, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones formuló observaciones a la DIA, principalmente relativas a la fase de construcción del proyecto. Además, solicitó aclarar las fechas en que se realizaron las mediciones de flujo vehicular, de manera de clarificar si las modelaciones respondían al escenario actual y proyectado. Asimismo, señaló que el titular debía comprometerse en la evaluación a materializar todas las medidas de mitigación del EISTU antes de la recepción final de las obras, y que los datos de la DIA y del EISTU debían ser concordantes entre sí y corresponder al mismo proyecto.

Septuagésimo primero. Que, por su parte, la Municipalidad de Vitacura, mediante Ord. DMAO: N° 37, de 6 de marzo de 2019, formuló observaciones a la DIA, señalando que las medidas de mitigación vial del EISTU para la Etapa 1 *"no son completamente concordantes"* con las medidas declaradas en la DIA. Por tal motivo, solicitó aclarar las etapas del EISTU y la etapa del proyecto que ingresó a evaluación.

Septuagésimo segundo. Que, la Municipalidad de Lo Barnechea, mediante ORD. ALC. N° 137, de 12 de marzo de 2019, señaló que el EISTU debía concordar plenamente con las características del proyecto y que, atendido que dicho instrumento ya había sido aprobado, se debían cumplir todas las medidas de mitigación y disposiciones indicadas en él, el cual tendría prevalencia en lo relativo a materias de tránsito y el impacto vial que se genere en el área de influencia. Hizo presente, además, que no se debía superar en ningún momento la cantidad de vehículos declarados en el EISTU.

Septuagésimo tercero. Que, las antedichas observaciones, consignadas luego en el primer ICSARA, fueron abordadas en la Adenda. En efecto, en los acápites 5.5 y 5.12 de dicho documento el titular refiere que se realizaron censos vehiculares para determinar y estudiar la demanda, los cuales exhibe en tablas resumen. A continuación, señala que se procedió a calibrar el modelo de micro simulación microscópica AIMSUN, para la implementación del proyecto y verificar el aumento de la demanda y visualizar sus impactos en red. Indica que, a partir de los resultados de la micro simulación, se obtuvieron los tiempos de demora y velocidad promedio del área de influencia, y muestra una tabla que contiene el resumen de la modelación. Concluye que, de dichos resultados: *"[...] se observa que la situación con proyecto posee indicadores más bajos que la situación base y construcción, lo anterior se debe principalmente a la efectividad de las medidas de mitigación propuestas, las que estarán operativas al momento de la puesta en marcha del futuro Proyecto"* (p. 240). Entre las medidas de mitigación menciona la 'Solución Vial Acceso Condominio Santa Anita' y la implementación de una segunda pista para calle Gran

Vía, lo cual permite aumentar al doble su capacidad de descarga en la intersección con Av. Santa Teresa/Av. José Alcalde Délano.

Septuagésimo cuarto. Que, luego, en el acápite 7.14 de la referida Adenda, el titular aclara que las mediciones de flujo vehicular se efectuaron el martes 6 de septiembre del año 2016 y el sábado 22 de abril del año 2017 (p. 259). Por su parte, en el acápite 7.28 señala que el titular cumplirá todas las medidas de mitigación de la Etapa 1 del EISTU, en concordancia con la Etapa 1 de la evaluación ambiental, antes de la recepción de las obras respectivas. Además, aclara que los datos de la DIA y del EISTU son concordantes entre sí y corresponden al mismo proyecto, en las etapas correspondientes. Indica que, para los efectos del artículo 14 del RSEIA, la etapa en evaluación, de carácter eminentemente residencial, se asocia y corresponden las medidas de mitigación de la etapa 1 del EISTU (p. 264). Finalmente, en el acápite 9.5 presenta un cuadro comparativo (Tabla N° 53, p. 276) entre las etapas de evaluación y las medidas del EISTU, conforme los antecedentes que se presentan en el Anexo K de la Adenda.

Septuagésimo quinto. Que, además, el titular acompaña un Anexo H ('Anexo Medio Humano') de la Adenda, que en su literal H.5 contiene 'Antecedentes Viales', a saber, 'Estudio de Suficiencia Técnica' (H.5.1), relativo a desplazamientos vehiculares y peatonales, y los resultados de las modelaciones *Saturn* y *Transyt* (H.5.2). Además, acompaña un Anexo K 'Comprobante ingreso modificación EISTU', en el cual acompaña presentación efectuada el 5 de junio de 2020 a la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, adjuntando una versión corregida de la solicitud de modificación de dicho instrumento.

Septuagésimo sexto. Que, respecto de los pronunciamientos de los OAECA sobre la Adenda, cabe señalar que la Municipalidad de Lo Barnechea, mediante ORD. Alcaldicio N° 496 de 28 de octubre de 2019, solicitó aclarar algunos aspectos específicos del proyecto. Por su parte, el Gobierno Regional Metropolitano,

mediante ORD. N° 4477, de 18 de noviembre de 2019, se pronunció conforme.

Septuagésimo séptimo. Que, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, a través de ORD.AGD. N° 11077, de 18 de noviembre de 2019, señaló que el titular había ingresado una modificación al EISTU, la cual se encontraba observada, e hizo presente que los datos presentados en dicho estudio y en la DIA debían ser concordantes. Por consiguiente, solicitó aclarar si la modificación presentada sectorialmente decía relación con lo presentado en la DIA.

Septuagésimo octavo. Que, la Municipalidad de Vitacura, mediante ORD. DMAO N° 250, de 22 de octubre de 2019, señaló que las rutas de ingreso y egreso al proyecto, tanto peatonales como vehiculares, así como las medidas de mitigación asociadas, debían corresponder a lo aprobado por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones para el EISTU.

Septuagésimo noveno. Que, en la Adenda Complementaria el titular respondió las observaciones de los OAECA consignadas en el segundo ICSARA. Así, en el acápite 1.3 de dicho documento precisó que el proyecto era concordante con la modificación del EISTU aún en trámite. En efecto, aclaró que, en el Anexo K de la primera Adenda, se adjuntó el comprobante de solicitud de modificación del EISTU y los planos de las medidas de mitigación asociados a la modificación, que adjuntó nuevamente en el Anexo C.1 de la Adenda Complementaria. Indicó que la modificación era acorde con el proyecto. Además, aclaró que las medidas de mitigación del EISTU consideradas como parte de la vialidad a desarrollar por el proyecto (Etapa 1 de evaluación), correspondían a las medidas a desarrollar en la Etapa 1 del EISTU. Asimismo, precisó que, si bien la modificación del EISTU fue observada por la autoridad, dichas observaciones no implican modificaciones al proyecto, toda vez que se relacionan con la ubicación de estacionamientos en las áreas verdes. Por su parte, en el acápite 1.4 indica que dio respuesta a las observaciones realizadas por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, ingresando una nueva

modificación del EISTU actualmente en trámite y cuyo comprobante y plano de mitigaciones se adjunta en Anexo C.2 de la Adenda Complementaria.

Octogésimo. Que, en el acápite 5.2 realiza aclaraciones respecto de la factibilidad de accesos al proyecto desde la Av. José Alcalde Délano. Luego, en el acápite 6.3 presenta cuadro comparativo actualizado -Tabla N° 21- entre las etapas de evaluación y medidas del EISTU. Finalmente cabe indicar que en el Anexo C.2 de la Adenda Complementaria se adjuntan planos de las medidas de mitigación del EISTU conforme al último ingreso de modificación de dicho instrumento, el 23 de diciembre de 2019

Octogésimo primero. Que, en la Tabla N° 21 de la Adenda Complementaria se contienen las medidas del EISTU, destacando, en lo que interesa al caso, el proyecto y la materialización del rediseño de la intersección Av. Santa Teresa de los Andes/Gran Vía/Av. José Alcalde Délano/Camino Turístico, para generar tres pistas por sentido por Av. Santa Teresa-Av. José Alcalde Délano, en concordancia con el diseño indicado en el plano de mitigaciones de la Etapa 1. Asimismo, dicha tabla incluye la medida EISTU de materialización de una segunda pista para calle Gran Vía al llegar a la intersección de Av. José Alcalde Délano, en el sentido poniente-oriente en un largo de 75 metros en total.

Octogésimo segundo. Que, en la Adenda Complementaria se adjunta un Anexo A 'Factibilidad Accesos Viales José Alcalde Délano', el cual contiene Ord. N° 8718, de 2 de septiembre de 2019, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, que emite la factibilidad de los respectivos accesos al proyecto sobre la base de los antecedentes del EISTU y su plano complementario de medidas de mitigación.

Octogésimo tercero. Que, los pronunciamientos de los OAECA respecto de la Adenda Complementaria no contienen observaciones sustantivas relacionadas con las modificaciones viales propuestas por el proyecto. Cabe señalar que la SEREMI de

Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana se pronunció conforme sujeto al cumplimiento de algunas condiciones, entre ellas: la materialización de todas las medidas de mitigación del EISTU antes de la recepción final de las obras; la concordancia de datos entre el EISTU y la DIA; y el ingreso a dicha SEREMI, para su evaluación y aprobación, de cualquier cambio del proyecto relacionado con el EISTU. Por su parte, la Municipalidad de Lo Barnechea hizo presente que dos de las medidas de mitigación del EISTU señaladas en la referida Tabla N° 21 de la Adenda Complementaria no eran coincidentes con las establecidas en la modificación del EISTU remitida al municipio el 8 de enero de 2020, lo que solicitó corregir.

Octogésimo cuarto. Que, en el considerando 5.3 de la RCA, en consonancia con lo señalado en el acápite 6.3 del ICE, se descarta la configuración del efecto, característica o circunstancia del literal c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300. Se señala que: “[...] *los flujos vehiculares (T. Privado) generados (viajes de Salida) y atraídos (viajes de entrada) por el Proyecto son de menor magnitud de lo evaluado sectorialmente en el EISTU*” (p. 25). Señala que: “[...] *en cuanto al aumento en tiempos de desplazamiento, los resultados de la micro simulación en el horario más conflictivo (punta mañana, período donde se juntan propósitos de viaje con fines de trabajo y estudio), se observa que la situación con Proyecto posee indicadores más bajos que la situación base y construcción, lo que se debe principalmente a la efectividad de las medidas propuestas, las que estarán operativas al momento de la puesta en marcha del futuro Proyecto*” (p. 26). Agrega, respecto de los tiempos de viaje señalados por el titular, que: “[...] *se tiene un ligero aumento en la fase de construcción, que es transitorio, y al igual que en la punta mañana una disminución de los tiempos de viajes en la etapa de funcionamiento del Proyecto, por lo que se determina que la situación con Proyecto operando mejora los tiempos de desplazamiento basales (situación actual). Descartándose aumentos en los tiempos de desplazamiento*”. Concluye que, de esta forma, “[...] *se descartan efectos significativos sobre los desplazamientos motorizados y no motorizados en el área de*

influencia del proyecto, tanto en su fase constructiva como operativa".

Octogésimo quinto. Que, de lo expuesto queda de manifiesto que los impactos viales y sus medidas de mitigación se fundamentaron técnicamente en la evaluación, y que las observaciones respectivas fueron debidamente abordadas en las Adendas. Por su parte, en los pronunciamientos de los OAECA no hubo cuestionamiento alguno a la medida 'Solución Vial Acceso Condominio Santa Anita', que incluye la eliminación de la actual forma de ingreso al condominio desde el sur y su alternativa.

Octogésimo sexto. Que, respecto de los cuestionamientos formulados por la actora a la información sobre demanda vehicular utilizada en la evaluación, cabe señalar que en el Anexo G de la DIA se indica que se utilizó "la información del INE proveniente del Parque de Vehículos de 2016 y la información censal de 2017" (p. 45). Por otra parte, el EISTU refiere que las características operacionales del proyecto incluyen una demanda estimada que considera los flujos vehiculares en los accesos y salidas del condominio 'Terrazas del Valle' que se exhiben en la figura N° 5. Cabe destacar que el EISTU incluyó mediciones de flujo vehicular, con el fin de proyectar los escenarios en los diferentes años de modelación y contrarrestar el escenario actual con lo proyectado:

Figura N° 5 'Demanda proyectada de flujos vehiculares en los accesos y salidas del proyecto'

Etapas	Año	Est. (Unidad)	Est. Acumulados	Año de Modelación	Punta Mañana		Punta Tarde	
					Genera (veh/hr)	Atrae (veh/hr)	Genera (veh/hr)	Atrae (veh/hr)
Etapa 1 Viviendas	2018	650	650	2018	390	65	390	65
Etapa 2 Comercio 1	2020	1600	2250	2021	400	400	800	800
Etapa 3 Comercio 2	2022	500	2750	2023	125	125	250	250
Total		2750	2750		915	590	1440	1115

Fuente: Tabla N° 1. Anexo K.1 EISTU, p. 3.

Octogésimo séptimo. Que, además, el Anexo H.5.1 ('Estudio de Suficiencia Técnica') de la Adenda presenta un análisis de la

accesibilidad peatonal, ciclos y flujo vehicular, y de los aspectos viales más relevantes durante la construcción y operación del proyecto. Señala que el análisis se desarrolló a través de simulaciones con el modelo AIMSUN, de micro simulación, y los modelos de transporte *Saturn* y *Transyt*, acompañando en el Anexo H.5.2 los 'Resultados Modelación Saturn y Transyt', el cual muestra los resultados en la capacidad vial por intersección analizada. En resumen, el estudio refiere que se efectuaron mediciones de movimientos peatonales donde el mayor flujo se vincula al acceso al condominio 'Mirador Santa Anita'; se realizaron mediciones vehiculares realizadas en Av. José Alcalde Délano con Camino Los Trapenses, las cuales indican que la mayor parte del flujo vehicular que llega a dicha intersección se desplaza hacia el norte (p. 8); se analizó la partición modal, es decir, qué modo de transporte se utiliza para realizar los viajes; se desarrolló un análisis de la capacidad de las veredas; y se hicieron censos vehiculares para poder determinar y estimar la demanda, donde el eje principal de circulación del proyecto se acota al eje de Santa Teresa-José Alcalde Délano, entre Costanera Norte y Los Trapenses.

Octogésimo octavo. Que, la metodología para elaborar un EISTU (Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano EISTU Metodología, 2003, p. 39. [en línea]: <<http://www.sectra.gob.cl/metodologias/eistu.html>> [Consulta: 4 de octubre de 2021]), da cuenta que los modelos que podrán usarse para las diferentes simulaciones de transporte incluyen TRANSYT y SATURN; y que es posible el uso de "otras software de simulación de tráfico, como por ejemplo los de microsimulación, que posean mejores características para analizar un determinado proyecto, lo cual deberá estar debidamente justificado" (p.27). De esta forma, TRANSYT ha sido utilizado en Chile desde la década de 1980 para el análisis de costo-beneficio de proyectos de infraestructura y gestión del tráfico, permite evaluar el rendimiento de una red respecto a proyectos viales propuestos considerando diferentes escenarios de flujo en períodos punta, optimiza tiempos en función de la demanda, las variaciones de diseño y las soluciones viales;

utiliza el modelo de asignación para distribuir flujos a una red más amplia y luego realiza el proceso de asignación de flujo a nivel local, entre otros (Cfr. Fernández, R., et al. *Evolution of the TRANSYT model in a developing country. Transportation Research, Part A: Policy and Practice*. 2006, vol. 40, núm. 5, pp. 386-398).

Octogésimo noveno. Que, el *software* SATURN, por su parte, permite evaluar la asignación de flujo en vías con niveles de congestión, su desarrollo ha sido liderado por el Instituto de Estudios de Transporte de la Universidad de Leeds, su aplicación es amplia para estudios estratégicos, medidas de gestión del tráfico, diseño de carreteras, previsión de la demanda, evaluación ambiental, tarificación en carreteras, entre otras (Hall, M.D. y Willumsen, L.G. SATURN –a simulation-assignment model for the evaluation of traffic management schemes. *Traffic Engineering and Control*. 1980, vol. 21, núm. 4, pp. 168-176).

Nonagésimo. Que, por último, AIMSUM, es una herramienta de microsimulación que incluye las características físicas de la vialidad -como el diseño geométrico, trazado, número y anchos de pistas, pistas de viraje- y la operación y uso de las vías, comprendiendo también tipo de intersecciones, programación de semáforos, paraderos de transporte público, restricciones de circulación. Asimismo, incluye la demanda del flujo vehicular y el comportamiento de los usuarios de la vialidad y ha sido utilizado en estudios del Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA (Cfr. Análisis táctico de proyectos de transporte urbano, II Etapa: Orden de Trabajo N. 15. Microsimulación del sector Oriente de Santiago. 2012. Subsecretaría de Transportes, SECTRA. [en línea]: <<http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=2984>> [Consulta: 4 de octubre de 2021])). De lo expuesto, se concluye que, tanto los modelos SATURN y TRANSYT utilizados en el EISTU como el AIMSUM usado en el Estudio de Suficiencia Técnica (Adenda 1 el Anexo H.5.1), corresponden a métodos validados técnicamente.

Nonagésimo primero. Que, de lo expuesto, este Tribunal concluye que se utilizaron fuentes de información y herramientas pertinentes y validadas por la autoridad sectorial competente de transporte. En lo que respecta a los censos de demanda vehicular y de flujo peatonal, se realizaron conteos que permitieron calibrar los modelos, se efectuaron mediciones de flujo y de desplazamiento de las personas, incluyendo el conteo de quienes ingresan al condominio 'Mirador Santa Anita', y en la intersección Gran Vía/Av. José Alcalde Délano en horario punta mañana y tarde, lo cual, a criterio de este Tribunal es suficiente para el respectivo análisis.

Nonagésimo segundo. Que, además, cabe hacer presente que el impacto relativo a la nueva forma de acceso al condominio, propuesta por el EISTU y presentada en la evaluación, no puede ser analizada en forma aislada -como se advierte de la sola lectura de la reclamación-, sino que debe abordarse en el marco la modificación vial que se contempla para las avenidas José Alcalde Délano y Santa Teresa de los Andes y para calle Gran Vía, que incluye la ampliación a 3 pistas de las dos primeras y a dos pistas, la tercera. En ese contexto la eliminación del viraje a la izquierda para acceder al condominio desde el sur se encuentra plenamente justificada por motivos de seguridad.

Nonagésimo tercero. Que, en consonancia con lo anterior, debe indicarse que la medida en análisis no fue planteada por el titular, sino exigida por la autoridad dentro de las medidas de mitigación del EISTU, en un contexto más amplio de planificación de la vialidad urbana. En efecto, el Anexo K.1 ('EISTU Aprobado') de la DIA contiene el Ord. N° 16002, de 19 de diciembre de 2017, de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, que aprobó el EISTU, el cual señala que el titular debía hacer efectivas las medidas de mitigación detalladas en el Informe de Factibilidad Técnica y en el Esquemas de Medida de Mitigación visados del proyecto 'Terrazas del Valle', adjunto al Ordinario. Entre las medidas se contempla la: *"Aprobación en SERVIU y/o MOP, según corresponda, del proyecto de Ingeniería del rediseño de la intersección: Av. Santa Teresa de los Andes/ Gran Vía / José*

Alcalde Délano / Camino Turístico, para generar tres pistas por sentido por Santa Teresa - José Alcalde Délano, en concordancia con el diseño indicado en el plano de mitigaciones Etapa 1" y la "Materialización del rediseño de la intersección: Av. Santa Teresa de los Andes / Gran Vía / José Alcalde Délano / Camino Turístico, generando tres pistas por sentido por Santa Teresa - José Alcalde Délano, según proyecto aprobado en punto 4, y en concordancia con detalle de plano de mitigaciones Etapa 1. El rediseño considera la readecuación del semáforo existente, de modo que el paso peatonal proyectado sea semaforizado" (medidas 4 y 5 del Informe de Factibilidad Técnica medidas de mitigación del EISTU, p. 6).

Nonagésimo cuarto. Que, además, es menester desestimar el argumento de la reclamante en orden a que sólo se evaluaron los impactos de "restricción" a la libre circulación y conectividad y aumento significativo en tiempos de desplazamiento, mas no la "obstrucción", mencionada expresamente en el literal b) del artículo 7° del RSEIA, el cual establece que: "*La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento*". Según la actora, dicha omisión se advierte de lo señalado en la Tabla 3-1 ('Circunstancias, y Variables e Indicadores a Evaluar', pp. 11 y 12) del Anexo G de la DIA, que no hace referencia al impacto "obstrucción". Al respecto, a juicio de este Tribunal, la conjunción "o" que emplea el literal b) en análisis, plantea dos opciones posibles de uso de variables e indicadores, en este caso, obstrucción o restricción. Por otra parte, técnicamente los indicadores de "restricción" se pueden interpretar en un sentido amplio como la no limitación o que no se impide el paso, dado un aumento no significativo en los tiempos de desplazamiento.

Nonagésimo quinto. Que, los antecedentes referidos en este acápite permiten a este Tribunal sostener que la resolución la reclamada se ajusta a derecho al desestimar que se configura una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de los residentes del condominio 'Mirador Santa Anita'. En efecto, dicha resolución está suficientemente

motivada, al fundamentar su decisión sobre la base de la información presentada por el titular en la DIA y en las Adendas; los pronunciamientos conforme de los OAECA; las medidas aprobadas en el EISTU y presentadas en la evaluación del proyecto, evaluadas y aprobadas por la autoridad sectorial; y los respectivos análisis de movilidad peatonal, vehicular, de ciclistas y de transporte público. Todo lo anterior, a criterio de esta magistratura, justifica refrendar la legalidad de la Resolución Exenta N° 307/2020.

Nonagésimo sexto. Que, en conclusión, a juicio de este Tribunal, en la evaluación y calificación del proyecto, así como en la resolución reclamada se descartó en forma fundada la configuración del efecto, característica o circunstancia del literal c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300. Por consiguiente, no se vulneró lo dispuesto en el artículo 12 bis literal b) de la Ley N° 19.300 así como ninguna otra normativa ambiental. Tampoco se infringió el deber de motivación de los actos administrativos, exigido por el artículo 41 inciso cuarto de la Ley N° 19.880. En consecuencia, la alegación de la reclamante será desestimada.

III. Conclusión general

Nonagésimo séptimo. Que, de todo lo razonado en esta sentencia, a juicio del Tribunal no consta ilegalidad alguna en el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto 'Terrazas del Valle' ni en las Resoluciones Exentas N° 105/2020 y N° 307/2020, razón por la cual la reclamación será rechazada.

POR TANTO, Y TENIENDO PRESENTE, además lo dispuesto en los artículos 17 N° 8, 18 N° 7 y 25 de la Ley N° 20.600; 10, 11 y 30 bis de la Ley N° 19.300; 41 de la Ley N° 19.880; y 94 del RSEIA,

SE RESUELVE:

1. **Rechazar** la reclamación interpuesta por la señora Paula Elías Auad y los señores Jorge Cash Sáez y Rodrigo Torres González -en representación del condominio 'Mirador Santa Anita'- en contra de la Resolución Exenta N° 307/2020, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana, que rechazó la solicitud de invalidación de la RCA N° 105/2020, por ajustarse ambas a Derecho, conforme a lo señalado en la parte considerativa de esta sentencia.

2. **Cada parte pagará sus costas.**

Notifíquese, regístrese y archívese en su oportunidad.

Rol R N° 252-2020.

**Alejandro
Ruiz Fabres**
Firmado
digitalmente
por Alejandro
Ruiz Fabres
Fecha:
2021.11.19
09:06:02 -03'00'

**Cristián
Delpiano
no Lira**
Firmado
digitalmente
por Cristián
Delpiano Lira
Fecha:
2021.11.19
09:25:35 -03'00'

Pronunciado por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, integrado por los ministros señores Alejandro Ruiz Fabres, Presidente, y Cristián Delpiano Lira y por el Ministro subrogante señor Tomás Gray Gariazzo. No firma el Ministro señor Gray, no obstante haber concurrido a la vista de la causa y al acuerdo, por encontrarse ausente.

Redactó la sentencia el ministro señor Cristián Delpiano Lira.

**Leonel
Salinas
Muñoz**
Firmado
digitalmente por
Leonel Salinas
Muñoz
Fecha: 2021.11.19
09:29:24 -03'00'

En Santiago, a diecinueve de noviembre de dos mil veintiuno, autoriza el Secretario del Tribunal, señor Leonel Salinas Muñoz, notificando por el estado diario la resolución precedente.