Anexo de Participación Ciudadana

Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones al Estudio de Impacto Ambiental

"Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y en el D.S. N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), habiéndose notificado al Titular el Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones (ICSARA) del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto **"Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"**, se elabora el presente Anexo al ICSARA, el cual contiene las observaciones ciudadanas que han sido declaradas admisibles.

Lo anterior se fundamenta en que el proceso de participación ciudadana, iniciado el 3 de agosto de 2026, se extendió por un período de 60 días hábiles, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley N° 19.300, finalizando el 27 de octubre de 2026.

En este contexto, el presente Anexo incorpora las observaciones ciudadanas recibidas durante dicho período, con el objeto de que el Titular se pronuncie fundadamente respecto de ellas en la correspondiente Adenda.

Para estos efectos, se solicita al Titular tener presente lo siguiente:

Con fecha 11 de septiembre de 2022 entró en vigencia en Chile el Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo de Escazú), cuyo objetivo es garantizar la implementación plena y efectiva de los derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales, así como promover la creación y fortalecimiento de capacidades y la cooperación entre los Estados Parte. Lo anterior contribuye a la protección del derecho de las generaciones presentes y futuras a vivir en un medio ambiente sano y al desarrollo sostenible.

En virtud de lo anterior, resulta especialmente relevante que el Titular otorgue una respuesta completa, fundada y oportuna a las observaciones ciudadanas incorporadas en el presente informe, considerando la importancia de la participación ciudadana y del acceso a la información ambiental como elementos esenciales de la evaluación ambiental y de todas las etapas del Proyecto.

Asimismo, téngase presente que, conforme a lo establecido en el artículo 92 del Reglamento del SEIA, deberá abrirse de oficio una nueva etapa de participación ciudadana cuando existan modificaciones sustantivas al EIA. Lo anterior ocurrirá cuando, en la Adenda, sea posible apreciar una alteración significativa en la ubicación de las partes, obras o acciones del Proyecto, o bien en la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales que éste genere.

Documento Digital N°: 202605109265 - Fecha: 27/11/2026

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url

http://validador.sea.gob.cl/validar/D571692B-8D09-4CCD-93DF-A68471EBE191

1. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece insólito que tengamos que pagar pasa salir frente alguna emergencia o solo por el hecho de ir a trabajar."

2. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observaciones sobre afectación a propietarios, viviendas y actividades económicas que permanecen en el territorio

Por medio de la presente, formulo observaciones ciudadanas respecto del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", en mi calidad de residente, propietario y comerciante del sector próximo a las obras proyectadas en la comuna de San Antonio.

Mi familia mantiene una presencia residencial, familiar y económica permanente en el sector. Contamos con nuestra vivienda, tres viviendas adicionales pertenecientes a familiares, una clínica/centro de salud y un establecimiento comercial compuesto por botillería y minimarket.

Ninguno de estos inmuebles se encuentra actualmente contemplado dentro de los predios sujetos a expropiación informados por el proyecto. Sin embargo, precisamente por nuestra ubicación respecto de las áreas que serán intervenidas y de los predios que serán expropiados, consideramos que nuestra situación debe ser evaluada específicamente, ya que permaneceremos en el territorio durante la ejecución de las obras y posteriormente durante la operación de la nueva infraestructura.

El propio proyecto reconoce la necesidad de gestionar los efectos sobre la conectividad, los accesos, el tránsito y las actividades existentes durante la construcción. Por ello, solicito que la evaluación ambiental y las medidas asociadas consideren expresamente a las personas, familias y actividades económicas que, sin ser objeto de expropiación, permanecerán próximas a las áreas intervenidas.

1. Continuidad de acceso a nuestras viviendas y propiedades

Solicito que el proyecto garantice durante toda la etapa de construcción el acceso vehicular y peatonal permanente y seguro a nuestra vivienda y a las viviendas de nuestros familiares.

Asimismo, debe garantizarse el acceso permanente a la clínica/centro de salud y al establecimiento comercial de botillería y minimarket, incluyendo el ingreso y salida de vehículos de residentes, pacientes, clientes, proveedores y servicios de emergencia.

Cuando las obras hagan necesario restringir temporalmente alguna vía, solicito que se implementen accesos alternativos adecuados, señalización suficiente y comunicación previa, clara y oportuna.

2. Afectación específica de la botillería y minimarket por la conectividad con el Puerto

Quiero dejar constancia de una preocupación económica concreta que no considero suficientemente reflejada en una evaluación genérica de tránsito.

Una parte importante de los clientes habituales de la botillería y minimarket corresponde a trabajadores portuarios y otras personas vinculadas a la actividad portuaria que actualmente se desplazan en vehículo desde o hacia el sector del Puerto de San Antonio y pasan por nuestra zona para realizar sus compras.

En consecuencia, la accesibilidad desde el Puerto constituye una condición esencial para la continuidad económica del establecimiento. La calle Angamos representa actualmente una vía utilizada para el desplazamiento desde el sector portuario hacia nuestro sector. Si durante la construcción se dispone el cierre, interrupción o una restricción significativa de Angamos, o se modifica de manera sustancial el

flujo vehicular que actualmente pasa frente o próximo al establecimiento, existe un riesgo concreto de pérdida de una parte relevante de nuestra clientela habitual.

Solicito, por tanto, que el Estudio de Impacto Ambiental evalúe específicamente el efecto de los cierres, desvíos o restricciones de tránsito sobre las actividades económicas que dependen del flujo vehicular proveniente del Puerto, y no

solamente el tiempo adicional de desplazamiento de los usuarios de la vía.

Solicito además que, antes de ejecutar cualquier cierre o modificación relevante de Angamos, el titular informe con anticipación suficiente su duración, rutas alternativas y medidas destinadas a mantener el acceso efectivo de clientes y proveedores al establecimiento.

En caso de que las modificaciones de tránsito produzcan una afectación económica directa y demostrable sobre nuestro negocio, solicito que exista un mecanismo formal para registrar, evaluar y responder a dicha afectación y, cuando corresponda, implementar medidas de mitigación, reparación o compensación.

3. Protección y continuidad de la clínica/centro de salud

La clínica/centro de salud requiere condiciones adecuadas de acceso para pacientes, trabajadores, proveedores y eventuales vehículos de emergencia.

Solicito que el Plan de Gestión de Tránsito asegure el acceso durante toda la construcción y que cualquier modificación sea comunicada con anticipación. También solicito medidas específicas para controlar polvo, ruido y vibraciones en las inmediaciones del establecimiento.

4. Protección de las viviendas que permanecerán en el sector

Considerando excavaciones, movimientos de tierra, tránsito de maquinaria pesada, construcción de la nueva trinchera y otras obras civiles, solicito que antes del inicio de las obras se realice un levantamiento técnico del estado de las viviendas próximas a los frentes de trabajo.

Este levantamiento debería incluir registro fotográfico y audiovisual, identificación de grietas y fisuras, estado de muros, pisos, techumbres y otros elementos visibles, y entrega de copia del informe a los propietarios.

Solicito además que exista un procedimiento claro y expedito para inspeccionar y reparar eventuales daños que puedan atribuirse técnicamente a las obras.

5. Vibraciones, ruido y polvo

Solicito que se establezca una línea base de vibraciones y ruido antes del inicio de las obras y que se realice monitoreo durante las actividades de mayor generación de estos impactos.

Los resultados del monitoreo deberían estar disponibles para los propietarios directamente afectados y debería existir un protocolo de respuesta ante superaciones de los niveles establecidos o ante la aparición de daños.

Asimismo, solicito medidas reforzadas de control de polvo y material particulado, incluyendo humectación, limpieza de las vías utilizadas por vehículos de construcción y medidas para evitar que polvo o barro afecten accesos y fachadas.

6. Drenaje, aguas lluvias y napa subterránea

Considerando las obras de drenaje y el abatimiento temporal de la napa freática previsto para la construcción de la nueva trinchera en Barros Luco, solicito que se evalúe específicamente el potencial efecto sobre las propiedades que permanecerán en el área.

Solicito monitoreo de posibles cambios en niveles de napa, asentamientos, humedad, fundaciones, escurrimientos superficiales y eventuales riesgos de anegamiento, además de un mecanismo de respuesta y reparación frente a afectaciones atribuibles al proyecto.

7. Seguridad y acceso de vehículos de emergencia

Solicito que en todo momento se garantice el acceso de ambulancias, bomberos, policía y otros servicios de emergencia a las viviendas y especialmente a la clínica/centro de salud.

También solicito medidas de seguridad peatonal y vehicular en las inmediaciones de las propiedades que permanecerán habitadas y funcionando durante la construcción.

8. Posible disminución del valor de las propiedades que permanecerán

Manifiesto especial preocupación por el eventual efecto que la ejecución y posterior operación del proyecto pueda producir sobre el valor comercial, habitacional y patrimonial de las propiedades que permanecerán en el sector y que no se encuentran actualmente consideradas dentro de los predios sujetos a expropiación.

En nuestro caso, la familia mantiene en el área nuestra vivienda, tres viviendas de familiares, una clínica/centro de salud y un establecimiento comercial. La permanencia de estos inmuebles implica que quedaremos expuestos de manera directa a transformaciones viales, acústicas, ambientales, paisajísticas y de conectividad.

Solicito que el EIA evalúe específicamente el eventual efecto del proyecto sobre el valor de las propiedades que no serán expropiadas pero que permanecerán dentro o próximas al área de intervención, considerando tanto la fase de construcción como la fase de operación.

Solicito que dicha evaluación considere, entre otros factores, accesibilidad, conectividad, estacionamientos, proximidad a la nueva infraestructura, ruido, vibraciones, tránsito de vehículos pesados, paisaje, seguridad, tranquilidad, visibilidad y funcionamiento de las actividades económicas.

Solicito que, antes del inicio de las obras, se establezca una línea base objetiva de las condiciones de las propiedades que permanecerán en el área directamente afectada. Cuando corresponda, esta línea base debería considerar antecedentes de tasación comercial, características constructivas, superficie, uso y condiciones del entorno.

Si se determina técnicamente que el proyecto genera una afectación relevante sobre la habitabilidad, funcionalidad o valor de los inmuebles que permanecen, solicito que se evalúen medidas adicionales de mitigación, reparación o compensación que correspondan.

9. Actividades económicas que permanecen después de las expropiaciones

Solicito que el proyecto identifique expresamente a los propietarios y actividades económicas que permanecerán en el territorio después de las expropiaciones y que puedan quedar expuestos a efectos indirectos.

No considero suficiente que las medidas sociales se concentren exclusivamente en las personas que serán expropiadas, ya que quienes permanecemos en nuestras propiedades también enfrentaremos durante años una transformación sustancial de nuestro entorno y de las condiciones de acceso y funcionamiento de nuestras actividades.

10. Seguimiento, reclamos y respuesta individual

Considerando la duración prevista de la construcción, solicito un canal formal y permanente de comunicación para los residentes y actividades económicas directamente afectadas, con identificación de un responsable, registro de reclamos, plazos de respuesta y seguimiento de las medidas adoptadas.

Solicito que los monitoreos de ruido, vibraciones, tránsito y otros aspectos relevantes puedan ser consultados por los propietarios interesados.

11. Eventuales proyectos ferroviarios y futuras afectaciones prediales

Manifiesto además preocupación respecto de eventuales futuras obras ferroviarias vinculadas al desarrollo portuario de San Antonio.

Entiendo que dichas obras no necesariamente forman parte del presente proyecto Ruta 78, por lo que no solicito atribuir a este proyecto expropiaciones que actualmente no se encuentran contempladas.

Sin embargo, solicito que se informe claramente si los inmuebles que actualmente no están sujetos a expropiación se encuentran afectados por alguna reserva, faja, trazado proyectado o planificación pública conocida que pudiera generar una futura afectación.

Solicito asimismo que se informe si existe alguna iniciativa ferroviaria actualmente en estudio que pueda afectar posteriormente a los predios que permanecen fuera de la actual expropiación y qué mecanismos de coordinación existen entre las instituciones responsables de infraestructura vial, portuaria y ferroviaria.

12. Información cartográfica y predial

Solicito que se ponga a disposición de los propietarios un plano georreferenciado actualizado que permita identificar claramente los predios sujetos a expropiación, límites definitivos de las obras, instalaciones de faenas, accesos temporales, desvíos, nuevas vialidades, zonas de excavación e intervención temporal y ubicación de las propiedades que permanecerán próximas a las obras.

PETICIÓN FINAL

En virtud de lo expuesto, solicito que estas observaciones sean consideradas durante la evaluación ambiental del proyecto y que, en caso de aprobarse, la Resolución de Calificación Ambiental contemple medidas concretas, verificables y exigibles destinadas a proteger a los propietarios, residentes y actividades económicas que permanecerán en el territorio.

En particular, solicito medidas de: continuidad de acceso a viviendas y actividades económicas; protección y monitoreo de viviendas y edificaciones próximas; monitoreo de vibraciones, ruido y polvo; protección frente a eventuales afectaciones de drenaje, aguas lluvias y napa; continuidad y protección de las actividades económicas existentes; información y participación permanente; recepción, investigación y respuesta formal de reclamos; reparación de eventuales daños atribuibles al proyecto; evaluación de afectaciones económicas directas durante la construcción; y entrega de información clara respecto de eventuales proyectos futuros que puedan generar nuevas afectaciones prediales.

Comprendo la importancia de mejorar la infraestructura vial y la conectividad de San Antonio. Sin embargo, considero que el desarrollo de esta infraestructura debe realizarse procurando que quienes no seremos expropiados tampoco quedemos desprotegidos frente a los efectos que la construcción y posterior operación puedan generar sobre nuestras viviendas, nuestro patrimonio y nuestras actividades económicas.

Nota para la presentación: *La referencia a calle Angamos se formula como una preocupación por eventuales cierres o restricciones. El expediente oficial identifica Angamos entre las vías urbanas*

vinculadas a los accesos a las faenas, pero antes de afirmar que existirá un cierre total conviene verificar el Plan de Gestión de Tránsito definitivo.

Fuente del proyecto: *Servicio de Evaluación Ambiental, proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", expediente vigente 2026."*

3. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"(VG) En el Estudio Impacto Ambiental Ruta 78: Acceso Sur a San Antonio, Anexos del Capítulo 4, Modelaciones de Ruido, numeral 4.1.10.1 correspondiente a "Certificados de Calibración: Sonómetro y Calibrador" página 186, en el subtítulo Datos de la Calibración, en el apartado: fecha de la calibración aparece el 22 de Septiembre de 2023.

A su tiempo, el Decreto 38 de fecha 11-11-2011 del Ministerio Secretaria General de la República, en el capítulo 13 establece normas de ruido y señala: "Exigencias relativas a los certificados de calibración periódica…." A su tiempo, el Decreto Exento N° 542 del Ministerio de Salud, Subsecretaría de salud Pública, artículo 3° establece lo siguiente: El período de vigencia de los certificados de calibración de los sonómetros es de 2 años. Las mediciones realizadas con sonómetros, cuyo certificado de calibración no se encuentre vigente al momento de realizar tales mediciones, no serán consideradas válidas de acuerdo a la reglamentación vigente

Visto los antecedentes anteriormente expresados, al SEIA le solicito, invalide la totalidad de las muestras identificadas como R1 hasta la R8 por cuanto el sonómetro usado no contaba con la certificación validada."

4. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"(VG) En el Estudio Impacto Ambiental Ruta 78: Acceso Sur a San Antonio, Anexos del Capítulo 4, Modelaciones de Ruido, página 155, Tabla N° 78 correspondiente a "Resultados de niveles de presión sonora proyectados fase operación nocturna, la distancia entre la carretera y las casas de la población San Pedro es de aproximadamente 60 metros (R5) aparece evaluada como "Impacto Moderado" en tanto, en el receptor R2, la distancia es de 20 metros aproximadamente y ha sido evaluada "Sin Impacto"

Al SEIA le solicito pida al titular explique cual es el criterio por el cual los vecinos que están más cerca del lugar que genera el ruido (vecinos calle ensenada) han sido evaluados bajo la categoría "sin Impacto" en tanto, los vecinos que están más lejos (vecinos Población San Pedro) califiquen con "impacto moderado""

5. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"(VG) En el Estudio Impacto Ambiental Ruta 78: Acceso Sur a San Antonio, Anexos del Capítulo 4, Modelaciones de Ruido, en el numeral 4.1.1, párrafo segundo aparece la siguiente descripción: El proyecto se emplaza en la comuna de San Antonio, Provincia de San Antonio, Región de Valparaíso, y contempla la ampliación de la capacidad vial de un tramo de aproximadamente 3,26 km de longitud

A su tiempo, en el numeral 4.1.3. tercer párrafo aparece el siguiente relato: El Proyecto vial tiene por finalidad ampliar y mejorar el tramo de Ruta 78 que accede a la ciudad de San Antonio, y generar nueva infraestructura para mejorar la conectividad del transporte de carga y de pasajeros, incluida su funcionalidad portuaria.

Reflexión 01: Los ciudadanos de San Antonio, sólo ocupan 3 kilómetros, el resto es una obra vial para la actividad portuaria; dicho esto, no existe en Chile, lugar alguno que en 3,2 kilómetros haya 4 pórticos de peaje.

Reflexión 02: En la finalidad del proyecto, no aparecen mejoras para los ciudadanos y sus transportes personales.

Al SEIA, le solicito, revise lo componentes anteriormente descritos por cuanto se estaría sacrificando a la ciudadanía local a pagar un costo que no le agrega renta ni utilidad, tampoco beneficio alguno producto de una mejora vial cuyo interés principal es beneficiar a la Empresa Portuaria San Antonio y sus concesionarios; por tal razón al SEIA le pido asigne "Impacto Significativo" al componente pórticos."

6. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"(VG) En el Estudio Impacto Ambiental Ruta 78: Acceso Sur a San Antonio, Anexos del Capítulo 4, Modelaciones de Ruido ha sido casi imposible encontrar algún estudio de Planificación de Transporte Vial a nivel de SECTRA que permita tener un panorama actualizado de la Planificación Urbana y sus distintos entramados versus Impacto Socio-Económico de los habitantes de San Antonio

Al SEIA, por su intermedio, pida al titular la aplicación de un estudio de impacto vial al interior del casco urbano que implique: datos estadísticos del territorio para locomoción colectiva (colectivos y buses) tanto en el plano urbano como en los distintos cerros."

7. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Las obras habilitantes del proyecto Puerto Exterior podrían coincidir con las obras de la Ruta 78 fase 1; partir de esta observación, se solicita evaluar la coincidencia temporal entre las obras de Ruta 78 Fase 1 y las obras habilitantes del proyecto Puerto Exterior, junto con la operación normal del sistema logístico-portuario existente, tanto en los terminales portuarios actuales como en las instalaciones extra-portuarias y logísticas situadas en torno a la ruta, considerando el tránsito habitual de la comuna. De existir, se solicita identificar cómo fueron considerados los movimientos asociados a ambas obras y las eventuales interferencias sobre corredores y nodos comunes, así como las medidas de contingencias previstas para mantener la continuidad operacional del sistema logístico portuario."

8. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El enlace entre la Ruta 78 Fase 1 y el proyecto Ruta 66 o ruta de la fruta, se unen a través del enlace Luis Reuss, por tanto, existe coincidencia temporal entre ambas obras; al respecto, al SEIA le solicito pida al titular indicar cómo se considera dicha interacción y cómo se mantendrá la conectividad de los flujos de carga entre Ruta 66, Ruta 78 y el sistema logístico-portuario que opera en la comuna de San Antonio."

9. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mediante la presente observación, al SEIA, por su intermedio, le solicito pida al titular: identifique desvíos, restricciones de tránsito y rutas alternativas para mantener la conectividad de las distintas instalaciones y actividades vinculadas a la operación logística-portuaria de la comuna de San Antonio, en particular, considerar la conectividad hacia los terminales portuarios, recintos extraportuarios,

almacenes, depósitos de contenedores, zonas de apoyo logístico y demás instalaciones que generen o reciban flujos de vehículos de carga y que pudieren verse afectadas por restricciones o modificaciones temporales de circulación producto de las obras."

10. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al SEIA, por su intermedio, le solicito pida al titular aclarar las holguras operacionales reales para camiones sobredimensionados o con remolque que transitan hacia los terminales STI y PCE. Se debe demostrar que los radios de giro provisorios durante las Fases 1 y 2 de construcción no invadirán las pistas contrarias ni sobrepasarán las aceras/pasadas peatonales temporales, evitando bloqueos sistemáticos del acceso al puerto."

11. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Las obras de la nueva trinchera cerrada y los desvíos sobre Av. Barros Luco afectan directamente el principal corredor de transporte público mayor y menor que conecta Llolleo con el centro de San Antonio; al SEIA, le solicito pida al titular un Plan de Desvíos específicos para el transporte público que detalle la reubicación temporal de los paraderos, garantizando que las frecuencias y las distancias no afecten al usuario/peatón."

12. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular si cuenta con algún estudio que muestre los flujos de vehículos que fueron considerados en los proyectos Ruta 66 o Ruta de Fruta y Proyecto Puerto Exterior, ambos con Resolución de Calificación Ambiental Aprobada, de manera de caracterizar de forma más precisa las condiciones de tránsito durante los períodos analizados."

13. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al SEIA, le pido solicite al titular presente un análisis que aclare y argumente explícitamente las metas del Plan de Reasentamiento presentando las medidas que garanticen restituir condiciones de habitabilidad, integración social y acceso a equipamiento en estándares iguales o superiores a la condición basal."

14. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considerando la proximidad de las obras permanentes y temporales al Sitio de Prioridad de Ecosistemas Humedales "Quebrada El Sauce" y al Humedal Urbano "Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar)", se requiere al Titular complementar el análisis de relación con este instrumento, detallando la efectividad operativa de las barreras físicas perimetrales, pantallas acústicas y controles de escorrentía para evitar la alteración de la integridad ecológica de dichos cuerpos hídricos."

15. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Respecto del área que ocupará la Instalación de faenas, solicitar al titular: i) Evaluar los efectos e impactos que puedan producir polvo en suspensión por tránsito de maquinaria y vehículos pesados que afecten la calidad de vida de los vecinos ii) Precisar de forma explícita la zonificación exacta del Plan

Regulador Comunal de San Antonio y del Plan Regulador Intercomunal Satélite Borde Costero Sur (PRI SBCS) sobre la cual se emplaza la superficie total de la Instalación de Faenas (2,91 ha en Dm 110.350).”

16. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Estimados buenas tardes, por medio del presente pongo en observación mi molestia por la idea de parte de la concesionaria de la autopista del sol para la instalación de pórticos al ingreso a la comuna de San Antonio, todo esto a no corresponde ya que al principio de la construcción de la autopista porque no se puso sobre la palestra la idea de instalar pórtico o peaje en los accesos a san Antonio desde el principio de la obra, además esto afecta el diario tránsito de las personas que nos movilizamos por los caminos para llegar a san Antonio a trabajar, lo cual encarece el día a día de las personas que nos movilizamos, influyendo negativamente en el presupuesto familiar, en vez de beneficiar a las personas nos perjudica la calidad de vida. Y para que decir la calidad de la autopista deja bastante que desear ya que costo beneficio no se evidencia.”

17. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“En el archivo 3.1) correspondiente a Medio Físico: Atmósfera 3.1.3. Niveles de Ruido, página 16 y 17 respectivamente, aparecen 8 puntos de receptores ruidos considerados en la línea de base; al respecto, al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular aumente el número de receptores conforme a ubicaciones UTM que indica: i) 258885.337E 6279157.076N ii) 257778.398E 6278444.674N iii) 257670.485E 6278335.886N iv) 257385.685E 6278472.473N; todos estos puntos, se encuentran mas cercanos a complejos habitacionales con lo cual se permitiría obtener datos más finos”

18. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Se solicita al titular evaluar los efectos de la localización de los nuevos pórticos de telepeaje proyectados en los sectores de malvilla, aguas buenas y rotonda barros luco sobre la conectividad de las comunidades colindantes, considerando que dicha disposición dejaría a av. Barros Luco como única vía de desplazamiento exenta de cobro, pudiendo generar condiciones de aislamiento.”

19. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Cobrar peaje en una zona de alto movimiento de trabajo, pero de muy bajo nivel económico es solo para empobrecer más aún a su gente.

Aquí no están las grandes empresas que dejan su dinero acá, no hay un movimiento alto turístico, también no hay universidades y el sistema de salud es altamente deficiente donde la gente tiene que salir de la comuna de San Antonio para obtener educación y salud.

Ya es suficiente con los peajes existentes.”

20. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me niego a los pórticos ya que se encarecerá nuestro nivel de vida, el cual ya es complicado para nuestra comuna.”

21. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes

Espero no coloquen pórticos, ya que encarecerá la vida cotidiana de cada ciudadano, y nuestra ciudad ya es de bajos recursos.

Mucha gente debe salir de nuestra zona a trabajar, ya que las posibilidades de trabajo son muy escaso."

22. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al vivir en Leyda puedo hacer mis compras en dos lugares habilitados, Melipilla y/o San Antonio Llolleo. En Melipilla no lo hago por el pago de peaje o costo del pasaje en bus. Siendo jubilado esto significa un costo adicional a mis gastos, por lo que me dirijo a San Antonio o Llolleo, si a esto le debo agregar un gasto adicional a mi jubilación sentiría que me encierran usando como única forma la parte económica. No logro comprender porque los jubilados y las personas con menos recurso cancelar por el uso de vías que son usadas por camiones de alto tonelaje."

23. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto considera ampliar a tres pistas de tránsito en ambos sentidos de circulación, para evitar las actuales congestiones por acumulación de camiones en ese tramo (Ruta G-86).

Pero estas congestiones, se suscitan por una excesiva demanda de trabajo en las instalaciones interiores del puerto y una falta de previsión ante estas capacidades. Por ello la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), construyó un espacio (ASAT) para estacionar y mantener control del flujo de camiones hacia el puerto.

El agregar una nueva pista de circulación en ambos sentidos de tránsito, no será una solución efectiva, dado que el problema radica en elaborar una mejor gestión de trabajo portuario."

24. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los pórticos contemplados en esa fase no cuenta con los residentes del sector y que no existen caleteras para poder evitar el pago de dicho cobro, tampoco cuentan que en el sector de agua buenas existe un colegio municipal donde hay alumnos de diferentes sectores de San Antonio y Cartagena."

25. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La Fase 1 del proyecto, considera ampliación a tercera pista en dirección hacia Ruta 78, hasta la rotonda Luis Reuss, lo que permitirá un mejor flujo de camiones por primera pista (que sería una pista lenta) hacia conexión con Ruta 66 (camino de la fruta).

Pero la Fase 2 no contempla la continuación de esta primera pista hacia la Ruta 78, en circunstancia que estas pistas siguen una considerable pendiente en subida hacia la Ruta 78 y Ruta de la Costa, ambas con dirección hacia Santiago y Valparaíso respectivamente.

Esta falta de interconexión generará "un cuello de botella" a partir de la Rotonda Luis Reuss al norte, toda vez que los mayores flujos de camiones son justamente hacia esas interconexiones, pero de tres pistas en subida, estos camiones deberán derivar a dos pistas.

Entendiendo que ese tramo no es del alcance de este proyecto, evidentemente se producirá una gran afectación al tránsito normal de vehículos, con peligro de accidentes bajo esa Rotonda, por lo que por seguridad y optimización del flujo de tránsito se debería considerar que tercera pista de subida (hacia el norte), tenga continuidad hasta empalmar con la Ruta 78."

26. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo como residente de San Antonio a la instalación de pórticos dentro de la ciudad debido a que eso va generar atoches ya que se buscaran rutas alternativas para evitar los pórticos y además nos sitiaría encareciendo la vida de los que somos residentes"

27. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El cobro de un peaje tipo TAG, se relaciona a la utilización de una carretera cien por ciento terminada, por lo cual no se debe cobrar si esta no está en condiciones adecuadas para operar. Por lo anterior, a mi juicio, primero se tienen que construir las caleteras (pavimentadas para el uso de vehículos pesados y livianos) para que esto realmente funcione. Desde la comuna de Melipilla hasta la comuna de San Antonio, existen deficiencias en la estructura vía, falta de zonas de estacionamiento de emergencia, caleteras con sus respectivos accesos y salidas tanto para los pobladores e industrias. Por lo que no es correcto la instalación de pórticos de cobro."

28. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La ruta y nueva concesión está diseñada para el paso de más camiones para el puerto. No es posible que se coloquen pórticos de tag cuando la mejora no es para los automovilistas sino es para una empresa. Si van a cobrar que sea en la entrada del puerto no a la gente común que vería perjudicada su calidad de vida. Además yo tengo una casa al costado de la ruta la cual sufre con las constantes vibraciones por el paso de camiones y el ruido de motores para frenar. Se prometió cuando se construyó placas de mitigaciones de ruido las cuales hasta ahora jamás han sido puestas y además se renueva las licitaciones sin preocuparse de la vida de los residentes lo cual ha sido histórico y jamás se preocuparán ya que solo somos un número de gasto para sus proyectos. El ruido, la polución y las constantes vibraciones de la construcción de una tercera vía la recibiré completamente y no hay ningún plan de mitigación. Me opongo totalmente a la construcción de este proyecto que vulnera la calidad de vida y los derechos constitucionales del derecho a una vida libre de contaminación de cualquier tipo"

29. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con el nuevo proyecto de cobranzas del Tag en la entrada de San Antonio ruta 78, ya que mi trabajo queda saliendo de él hacia Cruce de Malvilla y tengo que pasar todos los días por cuya ruta, ida y vuelta. Por ende rechazo absolutamente todo tipo de proyecto que sea relacionado a Pago de tag el cual generará un problema diario en mi retorno a casa después del trabajo."

30. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Referido a la instalación de 4 pórticos (2 pórticos por sentido de tránsito) para cobro de peaje en un tramo tan corto, no se entiende este agregado que no se presentó a evaluación en proyecto anterior,

dado que son proyectos similares, sin grandes obras agregadas, a saber: 1. mejoras en pantallas acústicas; 2. mayor extensión de éstas mismas; 3. Pista de salida de emergencia.

Estos cobros que se prolongarán por toda la vida útil de la concesión generarán aproximadamente ingresos del orden de hasta M$4.800 diarios en días punta con solo 4.000 camiones circulando, y, hasta M$ 13.200 diarios cuando circulen sobre 11.000 camiones/día (se estima valor de $ 300 por pórtico).

Por ello, es fundamental que el titular justifique técnicamente estos cobros, en el sentido de si corresponde al financiamiento de nuevas obras respecto del anterior proyecto (detallándolas), o sólo se debe a indicaciones del contrato de concesión."

31. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"De persistir en instalación de pórticos en este tramo, señalar estudios realizados respecto de:

1. tránsito de vehículos desde y hacia la comuna de San Antonio, desde las comunas al norte de la Provincia, que evidentemente cambiarán su flujo de tránsito por la prolongación de la ruta 78 hacia la ciudad centro de San Antonio o por Avenida Antonio Nuñez, lo que generará un fuerte impacto vehicular hacia calles Balmaceda por el oriente, y Av. Barros Luco por el poniente.

2. Cómo se controlará posibles flujos de camiones, que también querrán evitar pago de peajes, e ingresarán a la ciudad para llegar al puerto."

32. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto considera mejoras a la ruta actual, con la finalidad de asegurar un mayor "y más seguro" flujo de camiones hacia y desde el puerto, por lo que no se entiende que se quiera gravar con el cobro de peajes a la comunidad, en circunstancias que es la que se ve afectada por los inconvenientes que se conocen, a saber:

1 Daños ambientales y a la calidad de vida de las comunidades colindantes.

2. Accidentes permanentes de camiones, que producen alteraciones físicas y sicológicas de la comunidad.

3. invasión de camiones a la ciudad, por frecuentes atochamientos en la ruta.

Es por ello que, de ser necesario financiar mayores obras en la ruta, se aplique cobro de peajes a quienes son usuarios del puerto, instalando pórticos en lugares que no afecten mayormente a la comunidad: alrededor de la trinchera o hacia el poniente de éstas, que es donde transitan casi exclusivamente vehículos hacia y desde el puerto."

33. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Dadas las graves afectaciones que esta ruta genera a las comunidades de la Provincia de San Antonio, se solicita como medida de compensación provincial, la ejecución de una vía de interconexión directa entre el enlace Luis Reuss y la calle del mismo nombre en sector Villa Italia.

Esta vía, permitirá un acceso más directo de los vehículos de emergencia que viajan desde las comunas al norte, hacia el Hospital HCV y hacía los cuarteles de Policías (Carabineros y PDI).

Con esta mejora, se podrá evitar que estos vehículos de emergencia queden expuestos a esperas por los atochamientos ya conocidos y, lo que es más importante, generará un trayecto más rápido y directo hacia el HCV.

Agregar que, de instalar pórticos entre enlace Luis Reuss y Rotonda Curicó, encarecerá costos de traslados a los servicios de salud comunales, Cuerpos de Bomberos y Policías, en los cometidos de emergencia en que participan."

34. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Si se puede acceder a estadísticas, se apreciará un alto nivel de accidentabilidad y detenciones de camiones por fallas mecánicas en este tramo de la ruta.

En función de lo anterior, la lógica indica que la concesión debiera contar con una locación de servicios en este tramo, que cuente con espacio de aparcar algunos camiones y vehículos siniestrados, como también vehículos de emergencia acordes a los volúmenes y tonelajes de vehículos usuarios afectados, a saber: Vehículo de rescate de personas (ambulancia), camionetas para control de ruta, camión grúa o de remolque para camiones, entre otros.

Lo anterior, permitirá una mayor rapidez en acudir al siniestro, que permitirá:

1. salvar vidas humanas y también,

2. lograr la atención y despeje de la ruta en menor tiempo, que irá en directo beneficio de la atención de las cargas desde y hacia el puerto,

3. pero además, se evitará que los camiones ingresen a la ciudad generando congestiones, como ocurre actualmente, generando gran afectación a la seguridad y calidad de vida de la comunidad."

35. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto considera la ejecución de una pista para salida de emergencia, con dirección al puerto y aproximadamente a la altura bajo viaducto Avenida Chile, ubicación que no se ha definido con precisión en las presentaciones PAC.

De ubicarse esta salida en sentido de bajada y antes de la llamada "curva de la muerte", me parece que solo servirá para aquellos choferes que detecten un desperfecto mecánico antes de este punto, pero ¿qué pasará con aquellos camiones que, transitando a alta velocidad, no tengan capacidad de maniobrar al enfrentar la curva?

Por lo anterior, es necesario que se aclare con mayor y mejor detalle, la instalación de este punto de emergencia, dada la relevancia de su ubicación, acorde a las reales necesidades."

36. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me niego a la instalación de pórticos de peaje en el área urbana de la comuna de san Antonio. Su ubicación solo debería estar en lugar que cobre solo en las vías de acceso al puerto de camiones de carga"

37. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me niego a la instalación de pórticos."

38. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el Anexo del Capítulo 4 correspondiente a "modelaciones de Ruido" página 183, párrafo tercero aparece el siguiente relato: "Para evaluar el nivel de ruido generado durante la etapa de operación de la ruta……..lo que permitió identificar la condición más desfavorable durante la hora de mayor flujo de tráfico (peor condición). Esta condición fue tomada como referencia para el diseño de medidas de control de ruido.

Al SEIA le solicito, por su intermedio pida el titular "explique con la mayor cantidad de detalles los componentes de condición más desfavorable y peor condición" que usó por cuanto es de alta preocupación que la totalidad de los registros de los receptores cumplan con los umbrales y por consiguiente no se registren impactos"

39. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivir en una zona residencial directamente expuesta y contigua al trazado del proyecto Ruta 78 Fase 78 Fase 1 Acceso Sur a San Antonio preocupa profundamente por cuanto, el impacto acústico que considera proyectar una tercera pista podría alterar la calidad de vida y la salud de quienes moran en viviendas aledañas al proyecto

En el capítulo 4 correspondiente a modelaciones de ruido aparecen maquinaria como Rodillo Compactador, Excavadora con Martillo, Motoniveladora, Camiones y ninguna sobrepasa los niveles de ruido.

Visto que los análisis de ruido que el titular presenta, al SEIA le sugiero pida al titular lo siguiente: aplique medición de niveles de ruido al interior de casas/habitaciones en calle ensenada entre Luis González y Maule a fin de comprobar y comprender de manera real la condición de ruido versus daño humano"

40. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el Capítulo 1 correspondiente a "Descripción del Proyecto" página 9, el titular señala aplicar tipología primaria la letra e.8) del artículo 3 del Decreto 40 y las letras p) del artículo 3 del Decreto 40 y letra s) del artículo 10 de la ley 19.300

Recordar al titular que El Tribunal Constitucional (TC) rechazó un requerimiento de inaplicabilidad presentado por la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) que buscaba utilizar un recurso de queja contra un fallo del Segundo Tribunal Ambiental relacionado con el humedal Ojos de Mar conforme a Sentencia: Rol 17.350-26-INA, resuelto a fines de septiembre de 2026

Al SEIA, le solicito, por su intermedio, pida al titular se pronuncie respecto de la posibilidad que el polígono de protección de las Lagunas de Llolleo se amplie y con ello afecte los trazados del proyecto Ruta 78 fase 1 puesto que mientras no concluya el nuevo proceso de delimitación oficial, no se pueden realizar obras que arriesguen la subsistencia de los componentes ecológicos del sector."

41. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El peaje nos afectará económicamente mal ya q usamos la carretera para trasladar nuestros hijos a sus colegios ya q en la zona rural no hay colegios con media y este peaje oportuno nos afectará mal"

42. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"Por medio de la presente, expongo mi total rechazo y fundamentada disconformidad respecto a la ejecución y emplazamiento del proyecto "**Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio**", con base en los siguientes puntos:*

***Deficiente emplazamiento y diseño del proyecto**: Considero que la iniciativa está muy mal instalada y planificada respecto del entorno local, generando un impacto negativo en la calidad de vida de los vecinos de la comuna de San Antonio.*

1. ***Impacto vial constante e intensivo**: El flujo de vehículos es excesivo y continuo durante todo el día. Diariamente se registra el tránsito constante de trabajadores que suben y bajan hacia y desde San Antonio, colapsando la conectividad, generando congestión permanente, altos niveles de ruido, emisión de material particulado y riesgos evidentes para la seguridad vial del sector.*
2. ***Falta de soluciones efectivas**: Las medidas contempladas no resuelven la sobrecarga del tráfico local ni consideran adecuadamente el tránsito diario del personal y maquinaria asociados a la obra y sus accesos.*

*Por todo lo anterior, **solicito que el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) considere estas observaciones, reevalúe la viabilidad e impactos del proyecto y exija mayores exigencias y mitigaciones reales para la comunidad de San Antonio**."*

43. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"no al pórtico Ruta 78, transito todos los días por aquí para ir a mi trabajo que está en los deposito"

44. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Grave afectación al nivel de vida actual, fundamentalmente en lo económico ya que afecta directamente mi economía personal y familiar, esto porque me toca viajar a menudo a Santiago y lugares cercanos y es indudable que el mayor costo de este tag va a mermar mis finanzas"

45. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El diseño de la Ruta 78 Fase 1 no es una obra vial aislada; es, por definición física, la ramificación terrestre que alimentará el flujo del futuro Puerto Exterior. La instalación desproporcionada de pórticos de peajes incide drásticamente en la economía local provocando una vulneración sistémica e imponiendo barreas de estrangulamiento a los usuarios locales; ejerce un monopolio natural absoluto sobre el flujo terrestre en la ciudad que alberga el proyecto. La instalación de pórticos en la entrada y salida requiere mantener el libre acceso a los usuarios locales.

Al SEIA, le solicito pida al titular si cuenta con el pronunciamiento del Tribunal de Libre Competencia; que la Fiscalía Nacional Económica, por su parte, se comprometa en aplicar un programa de fiscalización que permita comprobar que los usuarios locales terminen financiando de manera oculta el proyecto Puerto Exterior."

46. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Cualquier proyecto de infraestructura pública o concesionada que requiera recursos del Estado o que modifique contratos de concesión vial debe ser analizado por la Subsecretaría de Evaluación Social del Ministerio de Desarrollo Social.

He de entender que el objeto del MIDESO es determinar si los beneficios sociales (ahorro de tiempos de viaje, reducción de accidentes, mejoras en la conectividad del transporte de carga y pasajeros) superan los costos estimados de ***US$65,5 millones****. Sin este pronunciamiento favorable (RS), la obra no puede avanzar a etapas de financiamiento o ejecución formal de contrato.*

Al SEIA, le solicito, por su intermedio pida a la Secretaría Regional Ministerial del Ministerio de Desarrollo Social su pronunciamiento e informe de ***Rentabilidad Social (Resultado de Análisis Técnico Económico - RATE)*** *Respecto del proyecto Ruta 78 Fase 1 Acceso Sur San Antonio"*

47. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Ministerio de Desarrollo Social y de la Familia participa como uno de los Organismos de la Administración del Estado con Competencia Ambiental (OAECA)

El MDSF tiene el deber de emitir un pronunciamiento sectorial enfocado en el ***impacto sobre el medio humano y los sistemas de vida de las comunidades locales*** *(sectores aledaños como Llolleo, Lo Gallardo, Aguas Buenas o San Juan)*

El ministerio evalúa si las obras de ampliación vial o la instalación de nuevas infraestructuras (como los pórticos de peaje en discusión) alteran la cohesión social, la movilidad interna o el acceso a servicios básicos de la población de San Antonio.

Al SEIA le solicito por su intermedio pida a la MIDESO el Certificado de Rentabilidad Social (RS)"

48. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicitarle al Titular muestre con claridad las rutas y tiempos de acceso a centros de salud, la circulación de ambulancias, bomberos y otros servicios de emergencia, y asegurar los accesos a viviendas, comercio y actividades locales durante cada fase constructiva e identificar las calles alternativas y los cambios de flujo vehicular asociados a cada desvío, evaluar los impactos de ruido y vibraciones sobre los receptores ubicados en dichas rutas y establecer las correspondientes medidas de control"

49. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No es un beneficio a la comunidad poner dos Tag en una ciudad tan pequeña como San Antonio. Me parece ilógico que a estas alturas quieran realizar algo de esta magnitud que no traerá ningún beneficio a la ciudad."

50. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto genera beneficios al movimiento portuario, generando mejoras al tránsito de cargas por camión desde y hacia el puerto, ello a costa de sacrificar la calidad de vida de la comunidad sanantonina, dados sus peack de tránsito de hasta 5.000 camiones/día, lo que crecerá por sobre 11.000 camiones/día, con ampliación del puerto.

Por ello es de suma importancia ampliar la longitud de la trinchera desde la Avenida Barros Luco al oriente, en una longitud aproximada a 800 m. Y sobre ella, generar un parque urbano de esparcimiento, que permita compensar la calidad de vida afectada por más de 30 años a las poblaciones aledañas a la ruta, a saber: Villa Mar de Chile, Estoril, Arauco y Las Dunas. Esta solución puede seguir el modelo de Avenida General Velásquez, Avenida Ossa y otras, construidas en Santiago.

Recordar que el proyecto considera agregar terceras pistas en ambos sentidos de tránsito, acercando más aún las afectaciones por "ruidos, vibraciones y polución" a estas comunidades, que seguirán pagando directamente el costo de las mejoras al movimiento portuario.

Como dato comparativo, es necesario hacer saber que en el Camino la Pólvora, construido para mejorar el recorrido de camiones entre la Ruta 68 y el Puerto de Valparaíso, se ejecutó tres túneles con una longitud aproximada a 3.000 m., y no cuenta con pago de peajes. Y agregar que Valparaíso moviliza un quinto de las cargas que mueve San Antonio: 440 mil contra 2 millones de TEUS, respectivamente."

51. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el Estudio de Impacto Ambiental Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur San Antonio correspondiente al Plan de Reasentamiento, página 17 y 18 aparecen 27 viviendas a reasentar correspondiente a la Población Barros Luco; en las páginas 20 y 21 aparecen 60 casas más correspondientes a la Población Juan Aspee

Por lo que se lee en el texto precedente y otros relacionados, no se observa solución habitacional concreta, por demás, no se observan medidas de compensación que generen un efecto positivo alternativo para los afectados; los talleres y actividades presenciales no han alcanzado la credibilidad ni la confianza para quienes sean reasentados; más bien, se ha creado un ambiente adverso producto de falta de certeza de parte del titular y el equipo de asesores del concesionario

Al SEA, le solicito, por su intermedio, el titular confeccione algún tríptico (vivienda por vivienda) que contenga como mínimo las siguientes garantías:

i) monto de la vivienda (avalúo precio justo)

ii) Gastos legales, notariales y de mudanza.

iii) Asegurar conectividad vial, transporte, redes de agua potable, electricidad, salud y educación escolar equivalentes o mejoradas.

iv) Plan de seguimiento fiscalizable por la Superintendencia de medio Ambiente

Con relación a esta observación de don Victor Godoy, considero que además se debería:

1. Agregar un bono de compensación adicional, a aquellas personas o familias en condiciones de vulnerabilidad, o con hijos menores de edad.

2. Agregar un bono de compensación, a aquellas personas que mantengan algún emprendimiento instalado en su hogar, dado que al trasladarlos, deberán trabajar más en reiniciar su cartera de clientes locales."

52. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Con relación a los flujos de tránsito actuales de hasta 5.000 camiones/día y sobre 11.000 camiones/día, con la expansión de la actividad portuaria, es importante que el titular defina las medidas alternativas para despeje y/o evacuación de tráfico, ante accidentes o fallas mecánicas de camiones, las que deberán

ser analizadas con la autoridad comunal, para que sean aprobadas, reguladas y registradas en una ordenanza, con su respectiva señalética, habilitación y/o adaptación de vías, que permitan el menor flujo de vehículos por la ciudad, en dirección al puerto.

Además, la Empresa Portuaria (EPSA) deberá aportar un plan de contingencia, ante situaciones de atochamiento interno al movimiento de cargas, para que el titular lo evalúe y considere en su planificación de tránsito por la ruta.

Sería importante que, en caso de producirse atochamientos, la EPSA, ponga a disposición del titular de este proyecto el antepuerto ASAT, para que se permita ingresar allí los camiones, evitando el colapso de la ruta hacia abajo de este terminal."

53. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación ciudadana respecto de impactos sobre humedales, recursos hídricos, conectividad urbana y nuevos pórticos de peaje.

Como ciudadano/a y usuario/a habitual de las vías de la comuna de San Antonio, manifiesto mi preocupación respecto de determinados impactos que considero deben ser evaluados con mayor profundidad antes de que el proyecto sea calificado ambientalmente.

1. Protección del Humedal Ojos de Mar y de los sistemas hídricos

El proyecto reconoce una interacción funcional e indirecta con el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo "Ojos de Mar".

Considero especialmente preocupante que el proyecto contemple la construcción de una nueva trinchera en el sector de Avenida Barros Luco y el abatimiento temporal de la napa mediante pozos profundos.

Solicito que el titular entregue antecedentes técnicos suficientes que permitan determinar, con un adecuado nivel de certeza, si la modificación temporal del nivel de las aguas subterráneas podría afectar el funcionamiento hidrológico del humedal, sus lagunas, vegetación, fauna y demás componentes ambientales asociados.

Solicito específicamente:

- *Determinar la relación hidráulica existente entre la napa que será intervenida y el sistema de humedales y lagunas de Llolleo.*
- *Establecer el área de influencia real del abatimiento de la napa.*
- *Informar cuánto volumen de agua será extraído, durante cuánto tiempo y dónde será descargada.*
- *Evaluar los efectos acumulativos de las obras sobre el sistema hídrico.*
- *Implementar monitoreo de aguas subterráneas y superficiales antes, durante y después de las obras.*
- *Establecer medidas de contingencia obligatorias si se detecta disminución de niveles de agua, alteración de calidad del agua o afectación de flora y fauna.*
- *Garantizar que aguas contaminadas con sedimentos, hidrocarburos u otros residuos de las faenas no alcancen el sistema de humedales.*
- *Publicar los resultados del monitoreo para conocimiento de la comunidad.*

Considero insuficiente que la protección del humedal dependa solamente de medidas generales de manejo de las obras. Dada la importancia ambiental del sistema Ojos de Mar, solicito que se

establezcan indicadores concretos, umbrales de alerta y medidas de acción obligatoria frente a cualquier alteración.

2. Riesgo de afectación durante la construcción

El proyecto contempla movimientos de tierra, maquinaria pesada, excavaciones, obras de drenaje, construcción de trincheras y otras intervenciones de magnitud.

Solicito que se evalúe de manera integrada el riesgo que estas actividades puedan generar sobre los humedales y cuerpos de agua cercanos, considerando no solamente impactos directos sino también aquellos indirectos y acumulativos.

Solicito además que se establezca un protocolo específico de respuesta ante derrames de combustible, aceites, sustancias contaminantes, sedimentos u otros materiales que puedan llegar al sistema hídrico.

3. Nuevos pórticos de peaje y posibles nuevos cobros

El proyecto contempla nuevos pórticos de peaje en los sectores de Barrancas y Reuss.

Considero necesario que esta materia sea informada de manera clara a la comunidad antes de la aprobación del proyecto.

Solicito que se informe:

- *Ubicación exacta de cada nuevo pórtico.*
- *Qué movimientos vehiculares estarán sujetos a cobro.*
- *Si los habitantes de San Antonio deberán pagar nuevos cobros por desplazamientos dentro de la comuna o para acceder a servicios, viviendas, lugares de trabajo u otras actividades habituales.*
- *Tarifas proyectadas para vehículos livianos, buses y camiones.*
- *Si los nuevos cobros serán adicionales a los actualmente existentes.*
- *Sistema aplicable a vehículos sin TAG.*
- *Existencia o no de tarifas especiales para residentes de San Antonio.*
- *Forma en que se evitará que el sistema de peajes constituya una barrera económica para la movilidad cotidiana de los habitantes.*

No considero suficiente que se indique únicamente que existirán nuevos pórticos. La comunidad necesita conocer las consecuencias concretas que esta infraestructura tendrá sobre la movilidad local.

4. Conectividad y acceso de los habitantes de San Antonio

El proyecto declara como uno de sus objetivos mejorar la conectividad y el acceso a San Antonio y al Puerto.

Sin embargo, solicito que se evalúe también el efecto que podrían tener nuevos puntos de cobro sobre las personas que viven y trabajan en la comuna.

Una infraestructura que busca mejorar la conectividad no debería generar, como consecuencia no evaluada, una barrera económica para los desplazamientos cotidianos de los residentes.

Solicito que se informe y evalúe expresamente este aspecto y que se establezcan medidas que garanticen la conectividad de los habitantes de San Antonio.

5. Solicitud final

Solicito que las materias señaladas sean consideradas de manera específica dentro de la evaluación ambiental y que no sean tratadas únicamente como aspectos generales del proyecto.

Solicito que, antes de emitir una Resolución de Calificación Ambiental, el titular entregue antecedentes suficientes para demostrar:

1. *Que la construcción de la nueva trinchera y el abatimiento de la napa no afectarán negativamente el Humedal Ojos de Mar ni otros sistemas hídricos relacionados.*
2. *Que existen medidas eficaces y verificables para prevenir contaminación de aguas durante las faenas.*
3. *Que existe un sistema de monitoreo permanente y público de los recursos hídricos durante las etapas de construcción y operación.*
4. *Que se han evaluado adecuadamente los efectos acumulativos del proyecto sobre los humedales.*
5. *Que se informe claramente el funcionamiento de los nuevos pórticos de peaje y sus consecuencias económicas para los usuarios locales.*
6. *Que se evalúe el efecto de los nuevos cobros sobre la conectividad y movilidad cotidiana de los habitantes de San Antonio.*

En caso de que estos aspectos no estén suficientemente acreditados, solicito que el titular deba complementar los antecedentes y/o adoptar medidas adicionales antes de que el proyecto pueda ser ambientalmente aprobado.

Solicito finalmente que la respuesta a esta observación sea fundada y se refiera específicamente a cada uno de los puntos planteados."

54. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente formulo una observación ciudadana respecto del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", específicamente en relación con los nuevos pórticos de peaje contemplados en el proyecto y sus posibles efectos sobre la movilidad, conectividad, calidad de vida y sistemas de vida de los habitantes de San Antonio.

Mi preocupación no se limita al costo económico del peaje. Se refiere principalmente a los efectos que la ubicación y operación de estos puntos de cobro puede producir sobre el territorio urbano y sobre los desplazamientos cotidianos de la población.

El proyecto se desarrolla desde el sector de Enlace Reuss hacia el acceso portuario de San Antonio e interviene sectores urbanos como Barrancas, Rotonda Curicó y Avenida Ramón Barros Luco, además de contemplar infraestructura destinada a mejorar la conectividad hacia el Puerto de San Antonio.

Considerando lo anterior, solicito que durante la evaluación ambiental se determine de manera específica si la implementación de nuevos pórticos de peaje puede inducir a conductores residentes de San Antonio a abandonar la vía concesionada y utilizar vías urbanas alternativas con el objeto de evitar el cobro.

En particular, solicito evaluar los eventuales aumentos de flujo vehicular que pudieran producirse en Avenida Ramón Barros Luco, Avenida Chile, Los Aromos, Providencia y otras calles y vías locales que puedan transformarse en rutas alternativas.

Este fenómeno podría generar impactos que requieren ser debidamente evaluados, entre ellos:

- *aumento de congestión vehicular en zonas urbanas y residenciales;*
- *aumento de emisiones atmosféricas producto de mayores flujos y tiempos de viaje;*
- *aumento de ruido asociado al tránsito vehicular;*

- *aumento de riesgos de accidentes y conflictos entre vehículos, peatones y otros modos de transporte;*
- *modificación de rutas y tiempos habituales de desplazamiento de los habitantes;*
- *dificultades o mayores tiempos de acceso a establecimientos educacionales, centros de salud, comercio, lugares de trabajo y otros servicios;*
- *afectación de la conectividad entre distintos sectores de San Antonio;*
- *posible traslado de parte de las externalidades de la actividad vial y portuaria hacia calles urbanas que no fueron diseñadas para recibir esos flujos adicionales.*

Solicito especialmente que el análisis del componente Medio Humano considere estos impactos sobre la circulación y conectividad de los grupos humanos.

La ubicación de los pórticos no puede analizarse únicamente desde el funcionamiento de la autopista. Debe estudiarse su interacción con los patrones reales de movilidad de las personas que habitan San Antonio, especialmente porque el mismo proyecto tiene entre sus objetivos mejorar la infraestructura de acceso a una actividad portuaria de importancia nacional.

Por ello, solicito que el titular presente una modelación de tránsito que compare, al menos:

1. *situación actual sin los nuevos pórticos;*
2. *situación futura con el proyecto vial pero sin considerar el efecto disuasorio del cobro;*
3. *situación futura considerando cambios de ruta de vehículos que busquen evitar los pórticos;*
4. *efectos de esos desplazamientos sobre la red vial urbana circundante;*
5. *escenarios asociados al incremento futuro de la actividad portuaria.*

Solicito que dicha evaluación identifique específicamente el origen y destino de los viajes locales y permita distinguir el tránsito portuario e interurbano de los desplazamientos cotidianos realizados dentro de la comuna.

Asimismo, solicito informar claramente qué desplazamientos internos de habitantes de San Antonio quedarían sujetos al pago de peaje, qué alternativas viales tendrían esos usuarios y qué consecuencias ambientales y territoriales produciría el uso masivo de dichas alternativas.

En caso de identificarse impactos significativos sobre la movilidad, conectividad, ruido, calidad del aire, seguridad vial o sistemas de vida de los habitantes, solicito que se evalúen alternativas de diseño, emplazamiento u operación de los pórticos y medidas de mitigación que eviten trasladar dichos impactos hacia la red vial urbana.

Finalmente, solicito que la evaluación considere de manera acumulativa la relación entre este proyecto, el desarrollo de la infraestructura portuaria y el aumento esperado de los flujos de carga, de manera que las medidas adoptadas para mejorar la logística portuaria no generen nuevos impactos ambientales o de movilidad sobre la población residente de San Antonio.

Solicito que estas materias sean respondidas fundadamente dentro del proceso de evaluación ambiental y consideradas antes de la calificación ambiental del proyecto."

55. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en aguas buenas, San Antonio desde que nací. Y si ya como comunidad nos toca enfrentarnos al barrio industrial, con contaminación ambiental por mal estado de las calles más la basura de los afuerinos que nadie controla, contaminación lumínica por el exceso de empresas, y contaminación auditiva por el flujo de camiones 24/7, creo que por lo menos debería haber un poco de respeto frente

a un pago injusto de un servicio básico como el transporte. Somos una comuna, no una ciudad empresarial como la hacen ver. Si el puerto mueve tanto al país, deberían organizar la ciudad también pensando en quienes estamos aquí para vivir, no sólo para producir. La calidad de vida de nuestros ciudadanos y nuestros bolsillos también importa. Que los impuestos los paguen las empresas, no la comunidad."

56. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito que se considere la situación de los residentes locales y se evalúen alternativas que permitan el libre tránsito de quienes vivimos en la zona, evitando que los vecinos debamos asumir un cobro por desplazamientos habituales dentro de nuestro propio territorio."

57. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Hola buenas tardes juntó con saludarles quiero mostrar mi descontento con el nuevo abuso que quieren hacer con los cobros de los nuevos Tag en San Antonio. Ya que soy transportista del puerto de san Antonio y esto junto a el alza de los combustibles estarías destruyendo mi sustento y de todos mis colegas dueños de camión que trabajamos en el puerto, ya que con las tarifas que nos pagan más el cobro de Tag no se va a poder seguir con el porteo, y eventual mente se va a paralizar el puerto también, ya que no va a haber transporte para realizar dicha labor. Espero que recapaciten o nos den alguna solución a todos los transportistas de san Antonio, o por último vías alternativas en buenas condiciones no de tierra y llenas de eventos para poder evitar el cobro. no pasamos solo una vez el día son muchas veces. no es posible que quieran lucrar con el esfuerzo de las personas que mueven el país eso sería que tengan buenos días."

58. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro que este proyecto perjudica a los habitantes de la Comuna y a los trabajadores que viven en la misma o se desplazan a esta. Yo que soy estudiante, encuentro pésimo tener que pagar este pórtico, finalmente va a ser desestimado el proyecto pero quise dar a conocer de manera formal el descontento."

59. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados; según lo informado acerca del proyecto, encuentro que es un gran problema para los habitantes de nuestra ciudad portuaria la instalación de los pórticos, debido a la alta demanda de trabajo ya que hay mucho desempleo en todos los rangos etarios. Por ende sería una dimensional afectación al bolsillo de los habitantes que día a día ocupan esas calles para movilizarse a su trabajo.

Consideren a la gente esforzada, por favor.

Gracias."

60. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quisiera expresar mi observación como ciudadana de la comuna de San Antonio, ya que utilizo diariamente la carretera para trasladarme hacia la ciudad.

Considero que sería una falta de ética y empatía que se pretenda que los ciudadanos debamos pagar todos los días para poder trasladarnos a nuestros lugares de trabajo, asistir a una consulta médica, realizar trámites o simplemente ir al supermercado.

Entiendo que San Antonio es una ciudad puerto y que diariamente existe un importante flujo de camiones que ingresan y salen de la comuna. Sin embargo, considero que este cobro debería estar dirigido exclusivamente al transporte de carga y no afectar a quienes vivimos en la comuna y necesitamos utilizar diariamente esta vía para nuestras actividades cotidianas.

Solicito que se considere la situación de los residentes de San Antonio, quienes no utilizamos esta carretera con fines comerciales, sino como una vía necesaria para nuestra vida diaria."

61. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"A la autoridad correspondiente:

Por medio de la presente, presento mi observación ciudadana en contra del proyecto de referencia, basándome en los siguientes puntos:

- Impacto negativo en la calidad de vida y conectividad local: El trazado propuesto no considera las necesidades reales de los residentes de San Antonio. La implementación de esta obra no genera una mejora sustantiva en la movilidad urbana local, sino que, por el contrario, fragmenta el territorio y afecta el desplazamiento diario de los ciudadanos, quienes ya sufrimos las deficiencias de la infraestructura actual.

- Carga económica injustificada y falta de equidad: La implementación de un sistema de cobro electrónico (TAG) para un tramo de extensión tan reducida resulta desproporcionada. Considero que no existe una contraprestación real ni una mejora en los servicios asociados que justifique este nuevo gravamen económico para los habitantes de la zona, afectando directamente nuestra economía familiar.

- Inexistencia de beneficios para la comunidad local: El proyecto se enfoca en el flujo de carga y logística externa, ignorando las problemáticas estructurales de la ciudad de San Antonio. El cobro por uso de esta vía, sumado a la falta de alternativas gratuitas de calidad, constituye una medida discriminatoria que no resuelve los problemas de congestión ni de infraestructura que realmente requiere la comuna.

- Solicitud: Solicito formalmente que el titular del proyecto detalle técnicamente cómo se mitigarán los efectos negativos en la movilidad local y por qué se ha optado por un modelo de cobro de TAG que impacta la economía de los residentes, sin ofrecer una mejora tangible en la conectividad del sector."

62. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación del sistema TAG propuesto, ya que considero que esta medida perjudica directamente a los ciudadanos, generando un costo adicional para quienes debemos transitar diariamente por estas vías. Solicito que se consideren alternativas que no afecten la economía de las familias ni limiten el libre desplazamiento de la comunidad."

63. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi preocupación y rechazo a que el proyecto contemple medidas que puedan significar el cobro de peajes o TAG en desplazamientos que actualmente permiten la movilidad de los habitantes dentro de la comuna de San Antonio.

Como residente de la comuna, considero fundamental que el proyecto garantice una conectividad segura, continua y gratuita para quienes vivimos y nos desplazamos diariamente por San Antonio. La implementación de pórticos de cobro podría generar un impacto económico directo en las familias residentes y afectar especialmente a quienes necesitan utilizar estas vías de manera cotidiana para trabajar, estudiar, acceder a servicios de salud y realizar otras actividades esenciales.

Solicito que dentro de la evaluación del proyecto se considere expresamente la eliminación de cualquier sistema de cobro que afecte los desplazamientos internos de los residentes de San Antonio y, en caso de mantenerse algún sistema de peaje, se establezca una tarifa cero para los vehículos de residentes de la comuna.

Asimismo, solicito que se contemplen calzadas o vías laterales gratuitas, continuas, seguras y adecuadamente conectadas, de manera que quienes no puedan o no quieran utilizar las vías concesionadas no sean obligados a desviar sus desplazamientos hacia calles y barrios residenciales, aumentando el tránsito, el ruido, la congestión y los riesgos para peatones y vecinos.

Finalmente, solicito que la evaluación ambiental considere de manera suficiente los posibles efectos sobre la conectividad y fragmentación territorial de los barrios, el tránsito de vehículos pesados, el ruido, la seguridad vial y los eventuales impactos sociales y económicos sobre las familias que pudieran verse afectadas por el proyecto.

Por lo anterior, solicito que estas observaciones sean consideradas formalmente dentro del proceso de evaluación ambiental y que se incorporen medidas concretas que garanticen que la modernización de la Ruta 78 no implique una pérdida de conectividad gratuita ni un perjuicio económico para los habitantes de San Antonio.”

64. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Insostenible para cualquier habitante de la comuna y alrededores que transitamos permanentemente por la ruta. Es un proyecto que solo beneficia al privado; ya la presencia de tanta cantidad de camiones ha destruido la calidad de vida de la ciudad, los caminos, la contaminación. Siguen destruyendo la vida de los habitantes de esta manera, transformándola en una zona de sacrificio. La población no se ve beneficiada por el puerto, el discurso de que dará más trabajo es una falacia, el puerto es pobreza para San Antonio y riqueza para el privado, toda su maquinaria sistemática es decadencia y miseria. Basta de abusar del pueblo trabajador / clase media.”

65. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Este proyecto afectará gravemente las posibilidades de traslado de estudiantes entre ciudades. En mi caso, tengo que viajar a Viña cada día ida y vuelta.

Además, es un costo que se sumaría al bolsillo de muchas familias que NO pueden pagar, como es el caso de la mía.”

66. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto afecta al bolsillo de todos los san antoninos que usan esta ruta a diario para transportarse a sus hogares, lugares de trabajo y otras comunas, es un abuso que se instalen 3 pórticos de TAG prácticamente obligando a la gente de la comuna y principalmente del sector de Leyda o Aguas Buenas a asumir costos injustificados."

67. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por trabajo y tránsito cotidiano tránsito por el sector donde se quiere instalar pórticos, esto afecta de manera directa al bolsillo y bienestar de la comunidad de san Antonio"

68. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra del proyecto que establece la instalación de pórticos TAG en la comuna de San Antonio, con especial énfasis en el sector de aguas buenas, ya que los vecinos seremos los más afectados económicamente con esto, puesto que si se instalan los pórticos los pasajes del transporte subirán para aquellos que no tienen vehículo particular, y para aquellos que si lo tienen tendrán que sumar un gasto extra, teniendo en consideración que acá hay empresas y que los niños que ya cursan la enseñanza media deben viajar todos los días hacia San Antonio, acá todos los días vecinos deben ir a San Antonio, ya sea para ir al hospital, ir a hacer un trámite o las compras del mes, y me parece injusto que se nos quiera imponer un pórtico el cual generará un gasto económico extra, no solo para quienes tienen vehículo, sino que también para quienes usamos el transporte público."

69. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenos Días,

Vengo a exponer mi preocupación como usuaria local de las carreteras que u en San Antonio.

Me parece que la medida de poner pórticos afectara mucho a los pobladores del sector, pues es una ruta muy transitada, que conecta con San Antonio donde están los negocios grandes cercanos del sector, Colegio's, notarias municipalidades, hospitales, cesfam y sin fin de otros servicios.

en mi caso particular viajo diariamente por esa ruta para dejar a mi hijo menor al colegio bicentenario Javiera Carrera."

70. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Sección del Proyecto a la que observa**: Estudio de Impacto Ambiental, Línea de Base de Medio Humano y Sistemas de Vida / Ruido y Vibraciones.*

Detalle de la Observación:

- ***Argumento sobre Peajes y Conectividad (Medio Humano):** Solicito que el titular aclare y evalúe la afectación socioeconómica y el impacto en el flujo vial local debido a la instalación planificada de los nuevos pórticos de telepeaje dentro de la comuna. Esto altera de manera significativa los sistemas de vida y las costumbres de los residentes que transitan diariamente entre los distintos sectores de San Antonio.*
- ***Argumento sobre Ruido (Salud de la Población):** Considerando la ampliación a terceras pistas en la vía troncal y la nueva trinchera urbana paralela en avenida Barros Luco, solicito una ampliación de los estudios de emisiones acústicas. Exijo especificar detalladamente si las*

barreras acústicas proyectadas serán suficientes para proteger la salud de los vecinos en sectores residenciales cercanos como Villa Juan Aspeé o Colinas del Mar.

- ***Argumento sobre Tránsito de Carga (Seguridad Vial):*** *Frente al aumento proyectado del transporte pesado hacia el Puerto Exterior, solicito que se detallen con precisión las medidas de mitigación para resguardar la seguridad vial de peatones y conectividad local en zonas críticas como la rotonda Pablo Neruda.*

Solicitud Final: *Pido que el titular del proyecto responda fundadamente estas observaciones e incorpore medidas de mitigación concretas y compensaciones viales efectivas para la comuna"*

71. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"proyecto el cual afecta directamente a las condiciones de vida y desarrollo económico de la comuna puerto, no solo afectando al traslado de carga en tiempos, también afectando en alzas que se traducirán en mayores cobros a todas las industrias relacionadas al puerto y transporte de carga, además al libre traslado de las personas las cuales trabajan en zonas industriales. todo lo anterior afectará no solo a la economía del sanantonino, sino que además a las empresas las cuales verán grandes gastos por traslados de carga y personal.

San Antonio no es solo una movilización hacia y desde puerto, también es una zona con empresas y rubros altamente relacionados a rutas para llegar a hogares y trabajos todos los días."

72. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Junto con saludar, presento formalmente mi rechazo y mis observaciones al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a los graves perjuicios que su ejecución provocará en nuestra comuna y en la vida diaria de quienes aquí habitamos y nos trasladamos.

Mis principales fundamentos y preocupaciones son los siguientes:

Impacto crítico en los sistemas de vida y desplazamiento local: El propio titular reconoce que el proyecto genera un reasentamiento de grupos humanos producto de expropiaciones masivas de viviendas. Esto destruye barrios consolidados y altera de forma drástica y permanente las dinámicas cotidianas, las costumbres y la conectividad interna de los habitantes de San Antonio, quienes dependemos de una circulación expedita y segura que se verá severamente fragmentada por las obras en la Av. Ramón Barros Luco, el enlace Barrancas y las rotondas locales.

Deficiencias en la evaluación de la participación y mitigación urbana: Las obras contemplan la ampliación a terceras pistas, nuevas trincheras y un ramal de alta capacidad hacia el Puerto Exterior. Sin embargo, la intervención en un tramo urbano tan sensible de aproximadamente 3,26 km amenaza con colapsar la conectividad comunal, priorizando el flujo de carga pesada portuaria por sobre la seguridad y el bienestar de los transeúntes y residentes locales.

Inconsistencias técnicas previas del proyecto: Cabe destacar que el propio SEA Regional había declarado inicialmente inadmisible el EIA debido a falencias y errores en la sistematización de contenidos ambientales obligatorios (como los permisos sectoriales de arqueología y fauna). Esto demuestra que el proyecto ha presentado debilidades técnicas en su diseño y que no asegura un estándar de resguardo adecuado para el patrimonio y el entorno natural de la zona.

Por todo lo expuesto, solicito que la autoridad ambiental evalúe con el máximo rigor estos antecedentes, ponderando el bienestar de la comunidad de San Antonio por encima de la mera expansión de infraestructura de transporte de carga, y que se consideren medidas de mitigación reales y vinculantes para los vecinos afectados."

73. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**I. IMPACTO ECONÓMICO REGRESIVO DOCUMENTADO EN OTRAS REGIONES***

Comunas con bajos ingresos de otras regiones (Ñuble, San Nicolás) han documentado el efecto devastador de los peajes laterales de acceso, especialmente cuando estas comunidades dependen de desplazamientos frecuentes entre municipios para acceder a servicios, trabajo y mercados. San Antonio enfrenta la misma realidad: poblaciones de sectores periféricos (El Tabo, Cartagena, Santo Domingo) tendrán que sufragar un peaje para acceder al barrio industrial y al puerto.

Datos de la Encuesta de Presupuestos Familiares 2017 demuestran que hogares del quintil más pobre gastan un tercio de lo que destina el quintil más rico en peajes; es decir, aunque el costo monetario sea el mismo, el impacto proporcional en ingresos es regresivo.

***Replicabilidad**: Se solicita al SEA que evalúe específicamente cuál será el costo mensual estimado del pórtico para trabajadores y micro empresarios locales, versus beneficiarios (concesionaria, usuarios de la Ruta 78 externa). Este análisis debe considerar el perfil socioeconómico de San Antonio.*

II. FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL Y EFECTOS AMBIENTALES INDIRECTOS

El programa "Chile sin Barreras" reconoce que los sistemas de flujo libre pueden instalar múltiples pórticos dividiendo el peaje, lo que es presentado como "más justo" que una única plaza, pues evita que localidades al lado del peaje se favorezcan mientras otras cargan el costo.

Este proyecto instala un nuevo pórtico sin analizar si ello fragmenta la conectividad intercomuna. La existencia de un peaje en el acceso sur crea un incentivo perverso: desvío de tráfico por rutas alternativas con mayor impacto ambiental difuso, mayor consumo de combustible en rutas menos eficientes, y deterioro de vías terciarias.

***Replicabilidad**: Solicitar análisis de desviación de tráfico y su correlato ambiental (emisiones en rutas alternas, congestión en intersecciones urbanas de comunas periféricas).*

III. CARGA DESPROPORCIONADA SOBRE BARRIOS INDUSTRIALES LOCALES

A diferencia de usuarios de tránsito (que cruzan la región), trabajadores y pequeñas empresas del barrio industrial de San Antonio pagan el pórtico repetidamente. El proyecto no distingue entre tránsito de paso y movilidad intra-regional, trasladando la totalidad del costo a quienes NO tienen alternativa.

***Replicabilidad**: Análisis de demanda diferenciada (tránsito regional vs. acceso local) y propuesta de exención o tarifa reducida para residentes y trabajadores formales.*

IV. INCONSISTENCIA NORMATIVA CON "CHILE SIN BARRERAS"

El programa "Chile sin Barreras" contempla la instalación de free flow en la Ruta 78 entre otras arterias. No es coherente implementar un pórtico tradicional que será obsoleto bajo la política nacional de modernización.

Conclusión

Se solicita al SEA:

1. *Análisis de inequidad socioeconómica con comparativa con casos Ñuble/Concepción*
2. *Evaluación de alternativas de financiamiento sin peajes laterales*
3. *Compatibilidad con estándares de "Chile sin Barreras"*
4. *Estimación de desvío de tráfico y efectos ambientales indirectos"*

74. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Básicamente afectará mi calidad de vida, aumentando mis costos diarios, trabajo en los sectores donde se pretende instalar Tag, y no estoy dispuesto a tener que pagar tag para salir o entrar a San Antonio."

75. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece que es una medida desapropiada ya que se está pensando en solo generar ingresos y lucrar con las personas que día a día transitamos por la carretera además de poner precio a la educación para los niños que estudian en la escuela de aguas buenas además de las empresas como contopsa y medlog que tienen cientos de trabajadores que se verán afectados por esta medida"

76. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece espectacular la nueva obra que espero se realice, ya que conectará la carretera con la ciudad , antes de la bajada peligrosa, evitará menos tacos por la rotonda de placilla e independencia y será una vía más directa y conectividad más rápida."

77. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Para mí me genera un gran problema monetario me traslado todos los días a la ubicación de malvilla en mi auto particular. En su totalidad perdería mi trabajo. No es justo"

78. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como es posible que nos traten a todos los ciudadanos de San Antonio con este TAG para entrar a nuestro lugar que por tantos años hemos vivido acá. Hay gente que apenas llega a fin de mes que tienen que ocupar ese lugar a diario, como es posible que quieran colocar un tag ahí? No somos Santiago ni una gran ciudad para que nos traten como igual: de partida los sueldos ni se parecen.

NO AL TAG en san antonio!!

basta de abusos!!

piensen un poco en la gente!"

79. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No tag para san Antonio"

80. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO AL TAG porque somos ZONA DE SACRIFICIO, SIN BENEFICIOS PARA LA COMUNIDAD sino solo para los empresarios."

81. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por medio de la presente observación, vengo en manifestar mi total rechazo y profunda disconformidad con el diseño proyectado para la "Ruta 78, Fase 1, Acceso Sur", específicamente en lo relativo a la instalación de cuatro pórticos de peaje en el borde de operación de la ciudad de San Antonio, incluyendo el sector asociado al Nuevo Acceso y la salida bypass hacia Avenida Chile.

Nuestra oposición a esta medida se fundamenta en los graves impactos que generará para la comuna, los cuales detallo a continuación:

1. Grave Impacto Vial por Saturación de Vías Alternativas:

La implementación de pórticos de cobro en los accesos de la ciudad generará un efecto evasivo inminente por parte de los conductores. Esto provocará una recarga insostenible en las vías alternativas internas de San Antonio, colapsando arterias principales de la red urbana local como las avenidas Barros Luco, Chile, Los Aromos y Providencia. El diseño ignora la capacidad real de estas calles para absorber el flujo vehicular desviado.

2. Impacto Ambiental y Deterioro de la Calidad de Vida:

Como consecuencia directa del desvío de tráfico pesado y particular hacia las calles interiores de la comuna, se generará un aumento significativo en los niveles de congestión. Esto traerá consigo un impacto ambiental negativo por el incremento en la emisión de gases contaminantes y contaminación acústica, afectando directamente a los vecinos de los sectores residenciales adyacentes a las vías alternativas.

3. Perjuicio Socioeconómico a los Habitantes y Trabajadores Locales:

El cobro proyectado representa un golpe directo a la economía de las familias de San Antonio. Considerando cobros que rondarían los $1.500 pesos por pasada para vehículos menores, un vecino que utilice esta vía como ruta obligada para ir a trabajar verá gravemente mermado su presupuesto mensual.

4. Falta de Socialización, Transparencia y Centralismo:

El proyecto adolece de una desconexión territorial evidente. Resulta inaceptable que decisiones que afectan drásticamente la calidad de vida de los habitantes de San Antonio se diseñen desde escritorios en Santiago, sin considerar la realidad local. Además, existe una grave falta de socialización de la iniciativa; a la fecha, a la comunidad.

Conclusión y Petitorio:

Me sumo a la preocupación y al rechazo transversal manifestado por el Concejo Municipal de San Antonio y diversas autoridades locales.

Solicito formalmente a la Dirección de Concesiones y a las autoridades competentes que se reevalúe y modifique de manera urgente el proyecto, eliminando la instalación de los pórticos de peaje contemplados en los accesos directos y el borde urbano de San Antonio, garantizando el libre tránsito de los residentes y evitando un desastre vial y ambiental para nuestra ciudad.”

82. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Rechazo completamente la instalación de un TAG ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio.

Ya es demasiado el abuso, se paga por todo y no hay beneficios."

83. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al tag en San Antonio, aumentará los costos de vida. Con la falta de trabajo y estos nuevos pórticos la vida de los residentes se verá afectada aún más"

84. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al TAG en San Antonio"

85. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Queremos tener certeza de los costos que tendrá la instalación de pórticos de peaje para los habitantes, considerando que hay trabajadores, familias y hasta estudiantes que deben circular a diario por el acceso sur al Puerto de San Antonio y esto podría provocar un impacto económico para las familias"

86. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO AL TAG, basta de beneficiar a los grandes empresarios y dejar abandonado a San Antonio."

87. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, expongo mi total rechazo y observaciones al proyecto vial en los términos actualmente planteados, debido al severo impacto socioeconómico y de conectividad que generará sobre los habitantes de la comuna de San Antonio, especialmente en el sector de Los Conquistadores.

1. Vulneración Económica y Falta de Alternativas Gratuitas:

La implementación obligatoria de pórticos Free Flow entre los sectores de Aguas Buenas y Barrancas impone una carga financiera injustificada a los residentes locales. El proyecto obliga a los automovilistas de la comuna a incurrir en un gasto de arriendo del dispositivo TAG (estimado en 0,2552 UF + IVA), sumado al costo de los peajes, simplemente para desplazarse dentro de su propio territorio y hacia los centros laborales o de servicios. Al no existir un "Pase Diario" habilitado para la Ruta 78, se desprotege activamente al usuario local frente a multas y cobros de un 25% de recargo por tránsitos esporádicos, afectando la economía familiar de San Antonio.

2. Impacto en la Conectividad y Segregación Urbana:

La instalación de estos pórticos genera un impacto ambiental en su dimensión humana, alterando los sistemas de vida y costumbres de la comunidad. Se restringe la libre movilidad interna y se segrega a los sectores residenciales periféricos, forzando un flujo vehicular indeseado hacia vías locales alternativas que no están dimensionadas para absorber dicha carga, poniendo en riesgo la seguridad vial de los vecinos.

Petitorio y Solicitudes a la Autoridad Ambiental:

Por lo expuesto, solicito formalmente que la Comisión de Evaluación Ambiental condicione la aprobación de este proyecto a las siguientes medidas de mitigación y compensación:

1. ***Exención total de cobros*** *de peaje y TAG para los vehículos cuyos propietarios registren domicilio y permiso de circulación en la comuna de San Antonio.*
2. ***Garantía y habilitación de caleteras y vías alternativas locales*** *completamente gratuitas, continuas y de un estándar técnico óptimo que aseguren la libre conectividad interna de la comuna sin barreras económicas.*
3. ***Mecanismos alternativos de pago presencial o regularización justa*** *sin penalizaciones automáticas del 25% para los usuarios que no deseen o no puedan bancarizarse para obtener un dispositivo TAG."*

88. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al tag en san Antonio hay muchas personas que deben viajar a diario pasar por esa zona asi como hay alumnos también que se deben desplazar por el mismo sector lo cual implica un gasto enorme en peajes"

89. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este Proyecto, divide a la Comuna e impide el acceso a su población, al centro cívico. La actual crisis financiera, provocada por las alzas de combustible y el desempleo, afectan gravemente la vida de los habitantes de la Comuna y el acceso a trabajadores que se trasladan desde otras Comunas de la Provincia o de otras regiones a San Antonio.

Me opongo a este Proyecto, que sólo aumenta las desigualdades y precariedad de recursos."

90. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Expreso mí oposición a este proyecto, por el costo económico que implica para los vecinos y vecinas. Considero que, en el contexto económico actual, implementar un sistema de cobro TAG constituye una carga adicional para las familias, especialmente para quienes deben utilizar sus vehículos diariamente para trabajar, estudiar o realizar sus actividades cotidianas.

Considero necesario que antes de avanzar con este proyecto se analicen alternativas que no impliquen un mayor costo para la ciudadanía y que se entregue información clara y detallada respecto de los recursos municipales que se destinarán a su ejecución.

Por lo anterior, solicito que esta observación sea considerada formalmente y que se reevalúe el proyecto teniendo especialmente en cuenta su impacto económico en la comunidad."

91. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Espero no lo hagan ya que no solo afecta a personas que viven en la comuna de San Antonio somos muchos los que ocupamos esas pistas recurrentemente.

Ahora firmo solo como apoyo porque sé que siempre se pasan por cualquier lado la opinión ciudadana porque es difícil hacer conciencia en personas que solo ven su propio bolsillo y beneficio."

92. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Cómo dueño de camión y trabajador del. Sector de transporte local, se nos debe garantizar sí o si el acceso gratuito como alternativa segura y eficiente, si bien al tránsito desde el sentido Santiago-san Antonio se les. Podría hacer un cobro, los residentes del. Sector que trabajamos y vivimos acá no podemos. Pagar un cobro de tag 10 veces al día ya que los sectores de malvilla albergan varios depósitos como contopsa, medlog y la reciente construcción de sitrans en el mismo sector en el Cuál reitero, nos desplazamos varias veces al día, por lo tanto como trabajadores del sector transporte local decimos "NO" al cobro de tag a los residentes y trabajadores del. Sector, gracias”

93. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me parece algo desproporcionado colocar un peaje debido a que las personas que vivimos en San Antonio constantemente utilizamos y trabajamos sobre la marcha de este tramo. Para que mencionar que todos los jóvenes de nuestra ciudad están obligados a realizar sus estudios y proyecciones fuera de la ciudad por lo que agregar un peaje encarecerá significativamente el bolsillo de estos a la hora de viajar. En vez de potenciar la ciudad y el estudio generan todo lo contrario. Que más que mencionar que los jóvenes tienen que salir a buscar trabajo en otras regiones debido a la poca oferta laboral que estamos atravesando, esto nos hará más difícil el vivir a todos, me parece indolente y desproporcionado considerando que ya tenemos 2 peajes hacia Valparaíso, uno hacia la cosa, peajes hacia Stgo y peaje hacia la sexta región. Esto ya es un abuso a los ciudadanos de San Antonio”

94. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Soy persona natural utilizo vehículo para ir de San Antonio a Cartagena y por la costa colapsa el camino además de estar en mal estado. No sé entiende el cobro si nunca ha existido cuál podría ser la justificación de cobrar un peaje por pasar de una comuna a otra.”

95. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Como usuario de esta vía, manifiesto mi preocupación y rechazo a la implementación de cobros en el marco del proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio”, especialmente por el impacto económico que tendría sobre quienes vivimos en comunas aledañas, como Cartagena, y necesitamos desplazarnos regularmente hacia San Antonio.

La vía ya existe y ha permitido históricamente realizar estos desplazamientos sin pago de peaje en este tramo. Por ello, considero injusto que su mejoramiento implique establecer una nueva carga económica para la comunidad. Los viajes hacia San Antonio no responden únicamente a una elección personal: muchas personas deben trasladarse por motivos laborales, estudios, atención de salud, trámites y acceso a servicios. El cobro reiterado por estos desplazamientos representaría un gasto acumulativo que afectaría especialmente a nuestros hogares con menor ingresos, trabajadores, personas mayores y familias que requieren viajar con frecuencia.

Si bien existe un camino costero que conecta Cartagena con San Antonio, durante el verano y los fines de semana largos presenta una alta congestión, lo que dificulta los traslados y aumenta los tiempos de viaje. En estas condiciones, la existencia de esa alternativa no garantiza una conectividad gratuita adecuada y oportuna. La comunidad quedaría enfrentada a pagar por utilizar el acceso sur o asumir mayores demoras y gastos de combustible por las otras vías disponibles.

Asimismo, la instalación de cuatro pórticos entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda genera preocupación por sus efectos sobre los desplazamientos locales. Quienes intenten evitar los cobros

podrían trasladarse hacia calles y avenidas urbanas, aumentando la congestión, el ruido, las emisiones y los riesgos para peatones y residentes. Por ello, solicito que se evalúe el efecto conjunto del proyecto sobre la movilidad y la calidad de vida de las comunidades de San Antonio y las comunas vecinas, considerando también la mayor demanda vial durante la temporada turística.

Reconozco la necesidad de mejorar la infraestructura y la seguridad vial, pero considero que estas obras deben responder también a las necesidades de la población local. No resulta equitativo que las familias deban asumir nuevos cobros por desplazamientos cotidianos en una vía existente, particularmente cuando las mejoras también atienden al transporte de carga y a la actividad portuaria.

Finalmente, solicito una respuesta fundada a esta observación, que explique cómo el proyecto abordará el impacto económico sobre los hogares y garantizará que el mejoramiento vial no se transforme en una barrera para acceder al trabajo, la salud, la educación y los servicios."

96. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los Pórticos del Proyecto: Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio.

Es incomprensible la idea solamente, las personas transitamos entre las comunidades rurales y las urbanas, ya sea por trabajo o porque vivimos en los diferentes lugares.

Yo tengo una casita en la zona Rural de El Turco y durante los meses de buen tiempo vivo haya y me traslado a trabajar todos los días a San Antonio. Soy Educadora de Párvulos y con los viajes ya gasto dinero de mi sueldo para ir a trabajar.

Así que rechazó tajantemente los PORTICOS.

Apoyo el sector de Agua Buenas, especialmente donde está la Escuela. Yo visito por mi trabajo a esa escuela, entregándole apoyo pedagógico, para beneficio de todos los Párvulos de la comunidad educativa."

97. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En primer lugar, durante la construcción se producirán intervenciones, desvíos y modificaciones del tránsito, lo que podría aumentar los tiempos de traslado y obligar a las personas a buscar rutas alternativas.

Posteriormente, el proyecto contempla cuatro pórticos de peaje en el acceso a San Antonio. Esto podría significar un nuevo costo para quienes utilicen esos sectores diariamente, aumentando sus gastos de traslado.

Además, existe preocupación de que algunos conductores, para evitar el pago, opten por utilizar vías alternativas dentro de la comuna. Esto podría aumentar el flujo de vehículos en calles que actualmente soportan una menor cantidad de tránsito, generando eventualmente mayor congestión, tiempos de desplazamiento y desgaste de la infraestructura vial.

Por lo tanto, el impacto para San Antonio no se limita solamente a la construcción de una nueva carretera. También es importante analizar cómo los peajes y los cambios en los recorridos podrían afectar diariamente a quienes viven, trabajan y se movilizan dentro de nuestra comuna."

98. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Quiero manifestar mi desacuerdo con la instalación de cuatro pórticos de peaje en la ciudad de San Antonio, ya que considero que esta medida podría afectar significativamente a los habitantes de nuestra comuna.

San Antonio es una ciudad pequeña y con una situación económica que no es favorable para todos sus habitantes. La instalación de cuatro pórticos de peaje podría generar un impacto importante en la economía de las familias y de quienes diariamente deben trasladarse dentro y fuera de la comuna.

Además, considero preocupante que no se haya realizado una consulta ciudadana que permita conocer la opinión de los vecinos respecto de un proyecto que tendrá un impacto directo en nuestra vida cotidiana. Una vez más, sentimos que las decisiones se toman sin considerar suficientemente la opinión de quienes vivimos en la comuna.

San Antonio cuenta con un importante puerto y genera recursos relevantes para el país, pero lamentablemente no todos esos beneficios se quedan en nuestra comuna. Por esta razón, antes de implementar un proyecto de estas características, es fundamental evaluar cuidadosamente sus consecuencias, considerando tanto sus posibles beneficios como los efectos económicos y sociales que podría generar para los habitantes.

Solicito que este proyecto sea revisado y evaluado de manera responsable, incorporando la opinión de la comunidad y buscando alternativas que no perjudiquen a quienes vivimos en San Antonio.

Creemos que las decisiones que afectan directamente a nuestra ciudad deben considerar a sus habitantes y no simplemente ser implementadas sin una participación ciudadana adecuada.

Además, nunca contratan gente de San Antonio solo gente de afuera”

99. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Quiero manifestar mi total desacuerdo con la realización de este proyecto y, especialmente, con la instalación de cuatro pórticos de peaje en San Antonio, considerando que somos una comuna relativamente pequeña y que esta medida afectaría directamente el bolsillo de sus habitantes.

Muchas personas de San Antonio trabajan fuera de la comuna y deben trasladarse diariamente, por lo que el pago de estos peajes significaría un gasto adicional importante para muchas familias. Antes de llevar adelante un proyecto de esta magnitud, se deberían evaluar seriamente las consecuencias económicas que tendrá para quienes vivimos y trabajamos en San Antonio.

Asimismo, considero fundamental que se realice una encuesta o consulta ciudadana, para que los habitantes podamos expresar nuestra opinión respecto de un proyecto que nos afectará directamente. Lamentablemente, muchas veces las decisiones se toman sin informar adecuadamente a la comunidad y sin considerar la opinión de los habitantes de San Antonio.

Nuestra comuna cuenta con un gran puerto y genera importantes recursos, pero no todos los recursos que produce quedan en San Antonio. Por esta razón, considero necesario que se evalúe este proyecto en su totalidad, considerando sus efectos económicos y sociales sobre la comunidad.

Las decisiones que afectan directamente a los habitantes deben ser informadas y conversadas con la ciudadanía. No podemos seguir sintiendo que se toman decisiones sin escuchar a quienes vivimos en esta comuna.”

100. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"Se solicita complementar la caracterización de los **grupos familiares sujetos a reasentamiento**, precisando cómo el Plan de Reasentamiento abordará el restablecimiento de sus **redes comunitarias, acceso a servicios, actividades económicas y vinculación territorial**, y cómo se verificará su cumplimiento. Al SEIA le solicito por su intermedio pida al titular responda esta observación a través del ICSARA."*

101. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se manifiesta preocupación y rechazo a la implementación de cobros en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido al impacto económico que tendría en los habitantes de comunas aledañas como Cartagena, quienes utilizan regularmente esta vía por motivos laborales, educativos, de salud y acceso a servicios.

Se plantea que, al tratarse de una vía existente, el establecimiento de nuevos cobros generaría una carga económica adicional, especialmente para hogares de menores ingresos y personas que deben realizar desplazamientos frecuentes. Aunque existe una ruta costera alternativa, su congestión durante el verano y fines de semana largos limita su efectividad como opción gratuita.

También preocupa que los cuatro pórticos previstos puedan incentivar el desvío de vehículos hacia calles urbanas, aumentando la congestión, el ruido, las emisiones y los riesgos para residentes y peatones.

Finalmente, se reconoce la necesidad de mejorar la infraestructura y seguridad vial, pero se solicita que el proyecto considere sus efectos sobre las comunidades locales y explique cómo se mitigará el impacto económico de los cobros, evitando que el mejoramiento de la vía se convierta en una barrera para acceder al trabajo, la salud, la educación y los servicios."

102. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me niego rotundamente a los pórticos, porque nosotros como Sanantoninos no tenemos porque pagar peaje a estas empresas, el costo deben pagarlo las empresas portuarias que van a beneficiarse con todo esto."

103. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En San Antonio su gente y la gran mayoría (incluyéndome) rechaza profundamente la nueva propuesta de tag en la comuna, dado a que mucha gente de malvilla, aguas buenas se traslada diariamente a san Antonio o ida y vuelta por tema de trabajo o compras entre otros. Además la distancia entre los alrededores es muy poca, el transporte no es tan bueno y agregar un gasto más como el tag, es un impedimento más y gasto aún mayor para toda la comuna de San Antonio. La ciudad Rechaza esta propuesta."

104. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación respecto de la instalación de pórticos de telepeaje dentro del territorio urbano y de desplazamiento cotidiano de la comuna de San Antonio.

Por medio de la presente, manifiesto mi preocupación y rechazo ciudadano respecto de la instalación de los pórticos de cobro mediante sistema TAG contemplados en el proyecto "Ruta 78 – Fase 1: Acceso

Sur a San Antonio", particularmente debido a su ubicación dentro del entorno de desplazamiento habitual de los habitantes de la comuna.

El proyecto tiene como objetivo aumentar la capacidad de la infraestructura vial y mejorar la conectividad hacia San Antonio y su sistema portuario. Sin embargo, resulta necesario analizar de manera integral quiénes serán los principales beneficiarios de estas inversiones y, especialmente, quiénes asumirán sus costos económicos.

1. El costo de la infraestructura no debería recaer principalmente sobre los habitantes de San Antonio

San Antonio cumple un rol estratégico para el desarrollo económico y portuario del país. El aumento de capacidad vial asociado al proyecto responde, entre otros factores, al crecimiento de los flujos de transporte de carga y a las necesidades de conectividad asociadas a la actividad portuaria.

En este contexto, resulta necesario revisar el principio mediante el cual se pretende financiar parte de esta infraestructura mediante cobros que afectarán directamente a quienes viven en la comuna y utilizan diariamente estas vías para trasladarse por motivos laborales, educacionales, familiares, comerciales, de salud y abastecimiento.

La modernización de la infraestructura destinada a fortalecer la actividad económica y portuaria no debería traducirse automáticamente en un nuevo costo para las familias que habitan el territorio.

Por ello, solicito que el titular y los organismos competentes evalúen mecanismos de financiamiento y cobro que permitan que los usuarios que generan mayor desgaste, congestión y demanda sobre la infraestructura —particularmente el transporte de carga asociado a la actividad productiva y portuaria— asuman una proporción acorde con dicha utilización.

2. Afectación a los desplazamientos cotidianos de los habitantes

La ubicación de los pórticos genera una preocupación especial porque el cobro no necesariamente corresponderá a viajes de larga distancia, sino que podría afectar desplazamientos realizados dentro del propio territorio comunal.

Esto puede transformar un desplazamiento cotidiano —por ejemplo, para asistir al trabajo, llevar niños a establecimientos educacionales, acudir a centros de salud, realizar compras o efectuar trámites— en un viaje sujeto a cobro.

La propia Municipalidad de San Antonio ha advertido que los cuatro pórticos proyectados podrían generar impactos en la movilidad de los vecinos y aumentar el flujo vehicular hacia vías alternativas de la comuna.

Por lo anterior, solicito que la evaluación ambiental considere específicamente el impacto económico acumulativo que estos cobros podrían producir sobre las familias que realizan desplazamientos frecuentes dentro de San Antonio.

3. Impacto sobre comunidades educativas y establecimientos educacionales

Especial preocupación genera la existencia de establecimientos educacionales y comunidades escolares en el entorno de los sectores donde se proyectan los puntos de cobro.

En estos lugares diariamente se desplazan estudiantes, apoderados, trabajadores de la educación, asistentes de la educación y vehículos de transporte escolar.

La eventual aplicación de un cobro asociado a estos desplazamientos puede generar una barrera económica adicional para familias que ya deben asumir costos de transporte, especialmente cuando se trata de establecimientos públicos ubicados en sectores con mayores niveles de vulnerabilidad social.

Solicito, por tanto, que el Estudio de Impacto Ambiental considere de manera específica:

- La localización de los establecimientos educacionales próximos a los puntos de cobro.

- El número de estudiantes y trabajadores que podrían verse afectados.

- Los desplazamientos diarios de las familias hacia y desde dichos establecimientos.

- El impacto económico del cobro para hogares de menores ingresos.

- Los efectos que podría producir el desvío del tránsito hacia calles locales.

- La seguridad vial de niños, niñas y adolescentes que utilizan estos sectores.

La infraestructura vial debe contribuir a mejorar la conectividad y seguridad de las comunidades, evitando generar nuevas barreras económicas o territoriales.

4. Necesidad de evaluar alternativas de cobro

Solicito que antes de implementar los cuatro pórticos se estudien alternativas que permitan financiar y mantener la infraestructura sin trasladar el costo de manera desproporcionada a los habitantes de San Antonio.

Entre las alternativas que deberían ser evaluadas se encuentran:

a) Reubicar los puntos de cobro fuera de las zonas de desplazamiento urbano y cotidiano de la población.

b) Concentrar los cobros en puntos donde efectivamente se produzcan desplazamientos interurbanos y de larga distancia.

c) Establecer mecanismos diferenciados para los residentes de San Antonio que acrediten desplazamientos habituales dentro de la comuna.

d) Evaluar mecanismos de cobro diferenciados para vehículos de carga asociados directamente a la actividad portuaria.

e) Analizar mecanismos de compensación territorial para la comuna, considerando el aporte que San Antonio realiza al desarrollo económico nacional.

f) Garantizar previamente vías alternativas gratuitas, continuas, seguras y con estándares adecuados antes de implementar cualquier nuevo sistema de cobro.

5. Principio de equidad territorial

San Antonio es una comuna que soporta importantes externalidades derivadas de su condición portuaria, incluyendo tránsito de vehículos pesados, infraestructura logística, congestión y presión sobre su sistema vial.

Por ello, resulta necesario incorporar una perspectiva de equidad territorial en la evaluación del proyecto.

No basta con analizar si técnicamente los pórticos permiten recaudar recursos o financiar la concesión. También debe analizarse quién paga, quién utiliza la infraestructura, quién recibe los beneficios y cuáles son los efectos económicos y sociales sobre la población residente.

La propia documentación del proyecto señala como objetivo potenciar el acceso al Puerto de San Antonio y mejorar la conectividad asociada al transporte de carga y pasajeros.

En consecuencia, solicito que la evaluación considere expresamente la relación entre los beneficios económicos nacionales y portuarios del proyecto y los costos que podrían recaer sobre la población local.

6. Solicitud de participación y revisión

Solicito que el Ministerio de Obras Públicas, la Dirección General de Concesiones, el Servicio de Evaluación Ambiental y el titular del proyecto:

1. Revisen la ubicación propuesta para los cuatro pórticos.

2. Evalúen alternativas que eviten cobrar por desplazamientos cotidianos dentro de San Antonio.

3. Realicen un estudio específico del impacto socioeconómico de los cobros sobre las familias de la comuna.

4. Consideren especialmente a los hogares de menores ingresos y a las comunidades educativas cercanas.

5. Evalúen un sistema de cobro que haga recaer una proporción mayor del financiamiento sobre los vehículos de carga y usuarios que realizan desplazamientos asociados directamente al transporte interurbano y portuario.

6. Garanticen vías alternativas gratuitas, seguras y adecuadas para los desplazamientos locales.

7. Generen una instancia formal de diálogo con la Municipalidad, organizaciones sociales, comunidades educativas, transportistas y habitantes de San Antonio.

8. Informen públicamente los criterios técnicos y económicos utilizados para determinar la ubicación de los pórticos y sus tarifas.

9. Evalúen medidas de compensación territorial para San Antonio en caso de mantenerse los puntos de cobro.

CONCLUSIÓN

La modernización de la infraestructura vial de San Antonio es necesaria y puede contribuir al desarrollo de la comuna y del país. Sin embargo, dicha modernización debe realizarse considerando las condiciones de vida de quienes habitan permanentemente el territorio.

San Antonio no puede transformarse en el lugar donde se concentran las externalidades de una infraestructura destinada en gran medida a sostener el desarrollo del transporte y de la actividad portuaria, mientras sus habitantes deben asumir nuevos costos para desplazarse dentro de su propio territorio.

Por ello, solicito que se revise la localización de los cuatro pórticos de telepeaje y que se estudien alternativas que permitan financiar la infraestructura sin afectar injustificadamente a las familias sanantoninas, particularmente a aquellas de menores ingresos y a las comunidades educativas ubicadas en las zonas de influencia del proyecto.

Asimismo, solicito que se considere especialmente un esquema en que los principales usuarios de la infraestructura pesada y los flujos asociados a la actividad portuaria contribuyan proporcionalmente al financiamiento de las inversiones que permiten su operación, evitando que dicho costo recaiga de manera significativa sobre quienes utilizan la ruta para sus desplazamientos cotidianos.

Solicito que esta observación sea incorporada íntegramente al expediente de evaluación ambiental del proyecto "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"."

105. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buen día, a mí en lo personal me afecta bastante la puesta de tag ya que mi trabajo se encuentra en aguas Buenas revisión técnica, eso quiere decir que todos los días tendré que pagar para ir a trabajar y también para ir a mi casa. Lo encuentro absurdo, nefasto y una falta de respeto también para las personas que viven en el Sector de aguas Buenas, ya que la situación económica tanto como mía, y como la del todos, no es buena y NO estamos en condiciones de sumarle un gasto diario más, espero tomen cartas en el asunto y no pongan tag.

NO AL TAG!"

106. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Respecto de la emisión de ruidos, hacer saber que esta deficiencia hacia la comunidad se produce desde los inicios de esta ruta hace ya más de 30 años.

Con ocasión de la presentación del anterior proyecto al SEA, que era similar al actual, el titular ofreció la posibilidad de instalar pantallas acústicas provisorias, que además servirían para disminuir ruidos en período de ejecución de las mejoras al proyecto, ofrecimiento que no cumplieron.

En virtud de lo anterior, solicito al SEA, le pida al titular del proyecto, asuma medidas de disminución del impacto acústico (pantallas) a partir de la aprobación del proyecto ambiental, de manera tal de no seguir afectando más la calidad de vida de las y los sanantoninos."

107. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Respecto a la futura instalación de pórticos y TAG, donde la incorporación de dichos elementos cambiaría la condición actual de tránsito por la zona, no se paga TAG, y por tanto generaría un prejuicio económico a los habitantes del sector que utilizan las opciones de traslado diario por el actual eje acceso al Puerto de San Antonio, hacia destinos como Cartagena, zona de Luis Reuss, instalaciones existente, trabajo, colegios.

Es por ello, se consulta si el MOP o la Concesionaria a evaluado que el financiamiento de estas obras, construcción, operación y mantenimiento, sea mediante ajustes de precios en otros peajes ya existentes en la ruta?, con ello no generar el prejuicio económico antes descrito a los habitantes del sector y lograr el financiamiento y materialización del proyecto igualmente. Dicha acción ya se realizó cuando se ejecutó el Nuevo Acceso al Puerto de San Antonio por allá en el año 2005 aproximadamente o bien modificar plazos de concesiones u otras acciones que puedan mitigar y evitar el prejuicio económico que la inclusión de TAG va a generar a los habitantes."

108. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi preocupación y oposición a la ejecución del proyecto en su configuración actual, particularmente respecto de la incorporación de pórticos de telepeaje en sectores urbanos de San Antonio. Considero que esta infraestructura puede generar efectos relevantes sobre la movilidad cotidiana, la conectividad territorial y la calidad de vida de los habitantes de San Antonio y de las comunas vinculadas al sistema vial.

En particular, formulo las siguientes observaciones:

1. Instalación de pórticos de cobro en sectores urbanos

La incorporación de pórticos de telepeaje en sectores vinculados directamente con la trama urbana de San Antonio genera una situación distinta a un sistema de cobro ubicado en una carretera interurbana. Estas vías son utilizadas diariamente por residentes para sus desplazamientos hacia sus lugares de trabajo, establecimientos educacionales, centros de salud, comercio y otros servicios.

Por ello, solicito que se evalúe específicamente la pertinencia de establecer puntos de cobro dentro o próximos al área urbana y que se considere como alternativa la ***eliminación o relocalización de los pórticos fuera de los sectores urbanos****, evitando que los habitantes deban asumir costos asociados a desplazamientos cotidianos dentro de su propio territorio.*

2. Posible aumento del tránsito en vías alternativas

La existencia de un cobro puede incentivar a determinados usuarios a modificar sus recorridos con el objeto de evitar el pago. Esta situación podría generar un desplazamiento de flujos hacia calles y avenidas alternativas, aumentando la presión sobre la vialidad urbana.

Se solicita que el proyecto demuestre, mediante antecedentes técnicos y modelaciones de tránsito, cuáles serían los cambios esperados en los flujos vehiculares producto de la instalación de los pórticos, identificando las vías que podrían recibir un aumento de tránsito y las medidas necesarias para evitar impactos sobre los barrios y sectores residenciales.

3. Afectación de la movilidad cotidiana de los habitantes

La movilidad dentro de una ciudad no corresponde exclusivamente a viajes de larga distancia. Los habitantes de San Antonio utilizan diariamente la red vial para acceder a trabajo, educación, salud, comercio, servicios públicos y actividades comunitarias.

En consecuencia, la incorporación de un sistema de cobro en sectores urbanos puede constituir una barrera económica para determinados desplazamientos cotidianos.

Se solicita evaluar expresamente el efecto que el sistema de cobro tendrá sobre los desplazamientos habituales de la población local, considerando frecuencia de viajes, dependencia de determinados ejes viales y acceso a servicios.

4. Impacto sobre la conectividad entre San Antonio y las comunas vecinas

La red vial intervenida no funciona de manera aislada, sino que forma parte de un sistema de conectividad territorial que vincula San Antonio con Santo Domingo, Cartagena y otras localidades de la Provincia de San Antonio.

En este contexto, cualquier modificación de los flujos vehiculares puede producir efectos que trasciendan los límites administrativos de la comuna.

Se solicita que la evaluación considere el comportamiento de los flujos a escala intercomunal y provincial, incluyendo posibles modificaciones de tránsito hacia la Ruta 66, accesos a Santo Domingo y otras vías utilizadas para conectar las distintas comunas.

5. Riesgo de incremento del tránsito pesado en vías urbanas y alternativas

San Antonio posee una condición particular debido a su actividad portuaria y al importante flujo de transporte de carga que circula por su territorio.

La incorporación de pórticos de cobro puede generar incentivos para modificar los recorridos de determinados vehículos, incluyendo eventualmente vehículos de carga.

Se solicita evaluar específicamente la posibilidad de desplazamiento del tránsito pesado hacia vías urbanas o alternativas, considerando sus efectos sobre seguridad vial, ruido, emisiones atmosféricas, deterioro de pavimentos y calidad de vida de las comunidades próximas a dichas vías.

6. Afectación de los sistemas de vida y costumbres

La evaluación ambiental debe considerar no solamente los efectos físicos de las nuevas obras, sino también la forma en que el proyecto puede modificar los desplazamientos y actividades habituales de las personas.

La eventual necesidad de modificar recorridos para evitar el pago, asumir nuevos costos de desplazamiento o enfrentar mayores tiempos de viaje puede alterar las condiciones en que las personas desarrollan sus actividades cotidianas.

Se solicita que estos efectos sean evaluados de manera específica dentro del componente de medio humano, considerando los sistemas de vida y costumbres de las comunidades potencialmente afectadas.

7. Evaluación de alternativas al sistema de cobro

Se considera necesario que el proyecto no limite su análisis a la implementación de los pórticos propuestos, sino que examine alternativas que permitan alcanzar los objetivos de mejoramiento de la conectividad y capacidad vial sin generar costos directos o indirectos desproporcionados para la población local.

Se solicita evaluar, entre otras alternativas, la ***eliminación de los pórticos urbanos, su relocalización fuera del área urbana, mecanismos diferenciados para usuarios locales y otras modalidades de financiamiento o tarificación*** *que permitan compatibilizar las obras de infraestructura con las necesidades de movilidad de la población.*

8. Evaluación de los efectos acumulativos y territoriales

Los impactos del proyecto deben analizarse considerando las características particulares de San Antonio como ciudad portuaria y su relación con la infraestructura vial existente y futura.

El análisis debe considerar conjuntamente los flujos de vehículos particulares, transporte público y transporte de carga, así como los efectos que puedan producirse sobre las distintas vías urbanas y conexiones intercomunales.

Se solicita, por tanto, una evaluación integral que permita determinar si la incorporación de los pórticos puede generar impactos acumulativos sobre congestión, seguridad vial, ruido, emisiones y calidad de vida.

9. Necesidad de compatibilizar la infraestructura vial con el bienestar de las comunidades

El mejoramiento de la infraestructura vial debe tener como finalidad mejorar la conectividad territorial y las condiciones de desplazamiento de la población. Sin embargo, dicha mejora no debiera traducirse en la creación de nuevas barreras económicas para quienes utilizan diariamente la red vial.

Por ello, solicito que el proyecto sea revisado considerando como criterio fundamental la protección de la movilidad cotidiana de los habitantes y la calidad de vida de las comunidades que se encuentran dentro de su área de influencia.

10. Solicitud final

En consideración de los antecedentes expuestos, ***solicito que no se apruebe ambientalmente el proyecto en su configuración actual mientras no se hayan evaluado de manera suficiente los efectos asociados a la instalación de los pórticos de telepeaje en sectores urbanos y sus posibles consecuencias sobre la***

movilidad, los sistemas de vida y costumbres, la conectividad intercomunal y la calidad de vida de la población.

Asimismo, solicito que se considere como alternativa la ***eliminación de los pórticos emplazados en sectores urbanos o su relocalización fuera de las áreas donde puedan afectar los desplazamientos cotidianos de la población****, junto con la evaluación de alternativas que permitan ejecutar las obras de mejoramiento vial sin trasladar costos y externalidades negativas hacia las comunidades locales.*

Finalmente, solicito que las observaciones planteadas sean incorporadas y respondidas de manera fundada dentro del proceso de evaluación ambiental, especialmente aquellas relacionadas con los efectos sobre la población, los cambios en los flujos vehiculares, el eventual desvío de tránsito hacia vías alternativas y la compatibilidad del sistema de cobro con la movilidad cotidiana de los habitantes de San Antonio y las comunas vecinas."

109. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo en absoluto en reventar los bolsillos de los sanantoninos solo para poder ingresar y salir de la comuna, es un abuso, no necesitamos ampliar la carretera, no necesitamos más camiones circulando en San Antonio. Los camiones dañan las calles, erosionan el suelo, congestionan nuestras calles, contaminan acústicamente la ciudad, los camioneros suelen ser sucios, botan su basura en cualquier parte, es un peligro tenerlos circulando por las avenidas principales de la comuna considerando los daños que puede provocar en caso de un accidente, constantemente están ocurriendo volcamientos de camiones en distintos accesos a San Antonio, además de atropellos de personas, animales domésticos y nativos. Aunque el pórtico cobre 100 pesos, no tiene sentido cobrar por ingresar a una comuna tan deteriorada como esta, san Antonio no vale ningún peso y parte de este detrimento es causado por la industria portuaria y el flujo constante de camiones."

110. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"****Estoy en contra de la instalación de los pórticos de telepeaje contemplados en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a los efectos que esta medida puede generar sobre la movilidad cotidiana, la conectividad y la calidad de vida de los habitantes de San Antonio y de las comunas cercanas.***

Considero que la principal preocupación radica en que los pórticos no se instalarían en una carretera aislada de la ciudad, sino en un sistema vial que cumple una función fundamental para los desplazamientos cotidianos de la población. Estas vías son utilizadas no solo por vehículos asociados al transporte de carga y a la actividad portuaria, sino también por personas que diariamente necesitan trasladarse hacia sus lugares de trabajo, establecimientos educacionales, centros de salud, comercio y otros servicios.

Por esta razón, la incorporación de un sistema de cobro puede transformar una vía de uso cotidiano en una barrera económica para la población local. No se trata solamente del valor que pueda tener cada cobro, sino de que las personas que necesitan utilizar estas rutas de manera frecuente podrían verse obligadas a asumir un costo permanente para realizar desplazamientos que forman parte de su vida diaria.

Además, existe preocupación por los efectos que puede producir el comportamiento de quienes intenten evitar estos cobros. Si parte de los conductores decide utilizar rutas alternativas para no pagar, el tránsito podría desplazarse hacia calles y avenidas urbanas que no fueron diseñadas para recibir

mayores volúmenes de vehículos, especialmente transporte pesado. Esto podría generar un aumento de la congestión, los tiempos de desplazamiento, el ruido, las emisiones y los riesgos para peatones, ciclistas y residentes.

Esta situación resulta especialmente relevante considerando que San Antonio es una ciudad portuaria, donde ya existe una importante circulación de vehículos de carga. Por lo tanto, cualquier modificación en los recorridos puede tener consecuencias que no se limitan al área inmediata de los pórticos, sino que pueden extenderse hacia distintos sectores de la ciudad y hacia las comunas vecinas.

Asimismo, considero que la evaluación del proyecto debe tener una mirada territorial más amplia. San Antonio mantiene una relación permanente de movilidad con comunas como Santo Domingo y Cartagena, por lo que los efectos de los pórticos podrían trascender los límites administrativos de la comuna. Las personas se desplazan diariamente entre estas localidades por motivos laborales, familiares, educacionales, comerciales y de acceso a servicios. Por ello, una modificación en los costos de desplazamiento puede afectar la conectividad de toda la provincia.

También considero necesario cuestionar si la instalación de pórticos en sectores urbanos constituye realmente la única alternativa para financiar las obras de mejoramiento vial. Entiendo la necesidad de mejorar la infraestructura y aumentar la capacidad de las vías, especialmente considerando el crecimiento de la actividad portuaria y del transporte de carga. Sin embargo, ***la necesidad de mejorar una carretera no implica necesariamente que los habitantes deban asumir nuevos costos por utilizarla****, particularmente cuando se trata de desplazamientos cotidianos dentro de un territorio urbanizado.*

Por lo anterior, considero que deben estudiarse alternativas que permitan ejecutar las obras de mejoramiento vial sin generar una barrera económica para la población local. Entre ellas, se debería evaluar la eliminación de los pórticos ubicados en sectores urbanos, su relocalización fuera de las áreas de movilidad cotidiana y otras alternativas de financiamiento o tarificación que permitan compatibilizar la infraestructura concesionada con las necesidades de la comunidad.

Finalmente, solicito que la evaluación ambiental considere de manera suficiente los efectos que los pórticos pueden producir sobre los sistemas de vida y costumbres de la población, la movilidad cotidiana, la seguridad vial, el tránsito de carga, la conectividad intercomunal y la calidad de vida de las comunidades. ***Por estas razones, solicito que no se apruebe el proyecto en su configuración actual mientras no se demuestre que la instalación de estos pórticos no generará impactos significativos sobre la población y mientras no se hayan evaluado seriamente alternativas que permitan mejorar la infraestructura vial sin incorporar cobros que afecten los desplazamientos cotidianos de los habitantes de San Antonio y las comunas vecinas****."*

111. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mediante el presente, quiero dar a conocer mi preocupación y rechazo a la instalación de los pórticos de cobro con telepeaje contemplados en el proyecto Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, debido a que la eventual ubicación de estos se encontraría dentro del entorno en que los habitantes permanentes de la comuna realizan sus desplazamientos habituales, cuyos cobros afectarían directamente a quienes viven en la comuna de San Antonio y utilizan diariamente estas vías por motivos laborales, educacionales, familiares, comerciales, de salud y abastecimiento.

En este mismo sentido, en la eventualidad de existir vías con cobro asociado, aumentará el flujo de vehículos menores por rutas alternativas, generando potenciales impactos en el flujo vehicular e incremento de la accidentabilidad, sin considerar que dichas vías "alternativas" podrían ser utilizadas

por vehículos pesados para evitar el cobro de los pórticos, aumentando con ello sus consecuencias y repercusiones en la comunidad, quienes no constituye el principal beneficiario económico de la actividad portuaria.-

Esta obra de modernización de la infraestructura vial está destinada fortalecer la actividad económica y portuaria, no debería traducirse automáticamente en un nuevo costo para las familias que habitan el territorio, motivo por el cual solicito evaluar mecanismos de financiamiento y cobro que permitan que quienes generan un mayor nivel de utilización y desgaste de dicha infraestructura, particularmente el transporte de carga asociado a la actividad productiva y portuaria, como de cierta manera las empresas portuarias, sean quienes contribuyan proporcionalmente a su financiamiento.

San Antonio y su comunidad deben soportar permanentemente diversos efectos asociados a la actividad portuaria, entre ellos, el tránsito de vehículos pesados, congestión, contaminación acústica, deterioro de calzadas y calles interiores producto del tránsito de vehículos de carga, estacionamiento irregular de vehículos en calles menores y lugares no destinados a ello, entre otros. Por lo anterior, resulta necesario considerar el principio de equidad territorial en la evaluación del proyecto, teniendo presente que los beneficios directos de esta infraestructura se vinculan principalmente con la actividad productiva y portuaria, mientras que la comunidad local ya enfrenta diversos impactos derivados de dicha actividad.

Conforme lo expuesto anteriormente, solicito que se evalué:

1. *La ubicación y modalidad de cobro de los pórticos proyectados, considerando su impacto directo en los desplazamientos habituales de los habitantes de la comuna de San Antonio y, particularmente, en aquellos que utilizan diariamente estas vías por razones laborales, educacionales, familiares, comerciales, de salud y abastecimiento.*
2. *La implementación de mecanismos de exención, tarifas diferenciadas u otras alternativas de cobro para los residentes de la comuna, de manera de evitar que la utilización cotidiana de vías vinculadas al proyecto implique una carga económica adicional para la población local.*
3. *Los efectos que el cobro podría generar sobre las vías alternativas, especialmente respecto del eventual aumento del flujo de vehículos menores y pesados, considerando sus posibles consecuencias en materia de congestión, seguridad vial, accidentabilidad, deterioro de la infraestructura y afectación de sectores residenciales.*
4. *La posibilidad de establecer mecanismos de financiamiento que consideren proporcionalmente el uso y desgaste de la infraestructura, especialmente respecto del transporte de carga asociado a la actividad portuaria y productiva, evitando que la comunidad local deba asumir de manera directa una parte significativa de dichos costos.*
5. *El principio de equidad territorial en la evaluación del proyecto, considerando que la comunidad de San Antonio ya enfrenta diversos impactos derivados de la actividad portuaria, entre ellos el tránsito permanente de vehículos pesados, congestión, contaminación acústica, deterioro de vías urbanas y ocupación irregular de espacios públicos.*
6. *La realización de una evaluación integral de los impactos económicos, sociales, viales y territoriales asociados a la instalación de los pórticos, procurando que el desarrollo de la infraestructura destinada a fortalecer la actividad portuaria sea compatible con las necesidades y condiciones de vida de los habitantes de la comuna.*

Finalmente, agradecería que se consideraran estas observaciones en el marco del proceso de evaluación ambiental del proyecto "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"

112. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Dejo mi opinión como ciudadana de san Antonio que esto nos afecta de una manera muy negativa el tema de los pórticos ya que los cobros son caros y uno realiza más de un viaje y lamentablemente tanto como persona natural y transporte nos afecta de una manera muy negativa"

113. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que poner pórticos TAG en el ingreso a san Antonio es un actuar insólito, un gran porcentaje de la población de san Antonio circula & trabaja entre san Antonio & malvilla debido a que somos ciudad puerto & todo los extraportuarios que dan trabajo a la ciudad se encuentran en esa locación. Es una medida que no corresponde & que significara un gran golpe para la gente de san Antonio."

114. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"respecto a pórticos de telepeaje, en el tramo señalado de dicho proyecto, no estoy de acuerdo, porque son tramos de trayectos cortos, en dónde salimos y entramos en forma reiterada y en muchos horarios, ya sea desde barrancas, sector rotonda Curicó, en dirección a aguas buenas dónde hay escuelas, viceversa, en dirección a Cartagena, en específico av. Cartagena colegio lions school, viceversa, soy transportista escolar y somos un número importante de transportes que circulamos año tras año por esos sectores, y ya suficiente es para nosotros el costo de combustible, como para sumar pórticos de telepeaje, y traspasando a familias dichos costos, para un proyecto pensado únicamente en el transporte de carga terrestre que a diario hacen ingreso a puerto, también hay que considerar en ese mismo rubro, camiones, que se acercan a sus propios sitios para el aparque nocturno ,o ,a la espera de cargas ,en diferentes horarios, ósea, que van y vienen vacíos, de esos sitios, que fueron aumentando debido a su obligación, que en su momento, dictó la municipalidad de san Antonio, para que justamente, despejar calles. Creo en definitiva que no se ha consultado con seriedad y con estadísticas reales los efectos de tales pórticos."

115. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"A través de este Medio, me dirijo a ustedes por la oposición de esta nueva instalación de los peajes. Cómo trabajador y persona natural que transita constantemente por los nuevos accesos y calles de la cuidad. Debido a que es un poco bastante inadecuado generar costos extras en la provincia debido a que ya pagando el permiso circulación en las calles que no están en las perfectas condiciones, sería el colmo pagar por el único acceso en buen estado que esta provincia tiene.

Me opongo a este proyecto en la Provincia de San Antonio"

116. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estos pórticos son una pésima decisión, nosotros como zona rural dependemos 100% de este trayecto tanto para ir a trabajar, dejar niños a los colegios o realizar los trayectos del día a día para dirigirnos al centro. Nuestros pasos por estos sectores son habituales y muy común en el día a día podríamos pasar unas 4 veces con facilidad.

No a los pórticos ya que en esta vía no es solo de gente que pasa de vez en cuando por la autopista. Acá está perjudicando a las zonas rurales del sector

Se debió hacer un estudio donde incluyeran a la comunidad antes, cosa que no realizaron.

Pésimo lo que pretenden realizar"

117. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi oposición a la instalación de un peaje en la ciudad de San Antonio o en sus principales accesos, debido al impacto económico y social que tendría para los habitantes de la comuna."

118. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que la creación de pórticos para cobro es un mal aporte a la ciudadanía, ya que gran porcentaje de los habitantes de san Antonio trabajan en recintos extraportuarios que no se encuentran en el centro, lo cual no ayuda a la economía."

119. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con el proyecto, por motivo que me afecta por vivir en la zona de Aguas Buenas, en el pasaje de los molles. Además de pagar pasaje para el traslado se le suma pagar por un pórtico lo Encuentro que es un abuso."

120. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy totalmente en desacuerdo para poder moverse dentro de una ciudad tan pequeña y con tan pocos recursos no somos la cuidad principal del país para q vengan a hacer algo así San Antonio es muy pequeño no a los pórticos si quieren hacer mejoras háganlo como siempre se ha hecho pero no les vengan a robar el dinero a un pueblo tan pequeño."

121. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo a nuevos pórticos para San Antonio"

122. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con el nuevo proyecto , ni los accesos , si quieren hacer un acceso por temas de tráfico y trayectos por camiones los cobros deberían ser para ellos no para la ciudadanía que ya de por sí es precaria , San Antonio siendo el primer puerto de chile , no hay nada que nos asegure a nosotros, nada de los dineros quedaban aquí, las calles están súper deterioradas y en pésimas condiciones y ahora la gente que le toca salir a sus trabajos a los otros sectores deberán pagar más dinero por entrar y salir a San Antonio no lo encuentro justo ni coherente, no estoy de acuerdo."

123. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy para nada de acuerdo con su proyecto no tomando en cuenta el costo adicional para las familias residentes , implica gastos no previstos a la carga que ya se tiene, se entendería si los accesos fueran decentes, las caleteras tuvieran buena mantención, lo que brilla por su ausencia el costo y cobro no reflejaría en nada la realidad de los caminos. No. parece un proyecto asertivo"

124. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Hola buenas tardes quiero dejar de manifiesto que como ciudadano nacido y criado en la comuna veo con mucha preocupación la instalación de los cobros por transitar por la nueva ruta y los enlaces que contarán con pórticos de cobro de tele peaje, rechazo la instalación de este método ya que el impacto económico es realmente considerablemente alto para todas las personas que habitan la comuna y provincia de San Antonio."

125. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estamos en desacuerdo con los pórticos para San Antonio, ya que Leyda y aguas buenas pertenecen a la provincia de San Antonio y no es justo que ellos paguen cada vez que tengan que venir a comprar, a médico o a visitar a algún pariente"

126. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el marco del proceso de Participación Ciudadana del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", vengo a formular mi observación respecto de la instalación de los ***Pórticos de Peaje Reuss y Barrancas, tanto en calzada izquierda como en calzada derecha****, solicitando que se reconsidere su ubicación y se evalúe una alternativa que los traslade hacia el nuevo tramo en construcción de* ***Ruta 66 – Ruta de la Fruta, que conectará Santo Domingo con San Antonio, o en su efecto en el tramo Santiago - San Antonio de la Ruta 78 (Fase 2)****, evitando instalar estos dispositivos en un sector estrechamente vinculado con la vialidad urbana de San Antonio.*

Fundamentos de la observación

La ubicación propuesta para los pórticos Reuss y Barrancas puede generar un incentivo para que vehículos particulares, transporte de carga y otros usuarios busquen rutas alternativas dentro del área urbana, con el objeto de evitar el cobro de peaje. Cuyo efecto traerá implicancias en el aumento de atochamientos vehiculares en la zona urbana de San Antonio, y deterioro anticipado de las mismas vías, debido al incremento del flujo vehicular y sobrepeso de los camiones de alto tonelaje, que si bien está prohibida la circulación de estos en la zona urbana, de igual manera transitan sin mayores consecuencias para sus conductores o empresas.

Además, y no menos importante, es el costo económico que esto traerá a todos los que residen en San Antonio, y provincia de San Antonio, ya que es una vía en donde se movilizan para ir a estudiar, trabajar, acudir a servicios médicos, obtención de revisión técnica, etc. Volviéndose una ruta fundamental que ayudó a descongestionar, y dar una muy buena alternativa en tiempos de traslados a la ruta costera que conecta San Antonio con las demás comunas de la provincia (Antonio Núñez de Fonseca). Del mismo modo traerá un desmedro económico para todo el comercio de la provincia, por la reducción en la movilidad que traerán estos nuevos costos para los residentes de la provincia, evitando movilizarse hacia y desde San Antonio por el mayor costo asociado, o por el aumento en el tiempo de traslado que generará la ruta alternativa, que a su vez también se traduce en un mayor costo económico.

Por lo anterior, considero necesario que el titular evalúe detalladamente el potencial ***traspaso o redistribución de flujos vehiculares hacia la red vial urbana*** *producto de la instalación de los pórticos Reuss y Barrancas en ambas calzadas, además del* ***impacto económico que traerá en los residentes de la provincia*** *y en especial a los sanantoninos.*

Dicho aumento de tránsito podría producir impactos asociados a:

- *Mayor congestión en vías urbanas de San Antonio.*

- *Incremento de emisiones atmosféricas y material particulado producto de mayores flujos y tiempos de desplazamiento.*
- *Incremento de los niveles de ruido en sectores residenciales y comerciales.*
- *Mayor circulación de vehículos pesados por vías urbanas.*
- *Aumento de conflictos entre vehículos, peatones y otros usuarios de la vialidad.*
- *Eventuales impactos sobre la seguridad vial y calidad de vida de los habitantes de los sectores afectados.*
- *Impacto económico grave para empresas y comercios, por mayores costos de traslado.*
- *Aumento en desempleo.*

Por ello, estimo que el análisis ambiental no debiera limitarse exclusivamente al tránsito que utilizará la infraestructura concesionada, sino que debe considerar el ***efecto inducido por el sistema de cobro sobre la elección de rutas de los usuarios****, especialmente cuando existen alternativas urbanas ya muy congestionadas que permiten evitar los pórticos, además de sus* ***externalidades económicas*** *que estas conllevarán en los residentes y comerciantes de la provincia por aumento de atochamientos en zona urbana y mayores costos por tiempos en traslado si se escogieran estas rutas alternativas, o simplemente por el pago de los pórticos al utilizar la vía señalada en la presente observación.*

Solicitudes concretas al titular y al SEA

Solicito que, dentro del proceso de evaluación ambiental:

1. ***Se reevalúe la ubicación de los Pórticos de Peaje Reuss y Barrancas en ambas calzadas.***
2. ***Si este cobro es imprescindible para la ejecución del mejoramiento de esta vía, se evalúe formalmente como alternativa, la reubicación de los pórticos hacia la Ruta 66 – Ruta de la Fruta (tramo Santo Domingo-San Antonio), o hacia el tramo Santiago-San Antonio de la Ruta 78 (Fase 2), comparando ambiental y vialmente ambas alternativas de ubicación.***
3. *Se informe qué porcentaje de los vehículos que actualmente utilizan el sector de Reuss y Barrancas podría modificar su recorrido como consecuencia de la instalación de los nuevos pórticos.*
4. *Se modele el posible aumento de tránsito sobre la vialidad urbana de San Antonio producto de conductores que busquen evitar el cobro.*
5. *Se identifiquen específicamente las calles y avenidas que podrían recibir dichos flujos adicionales y se cuantifique el incremento proyectado en cada una de ellas.*
6. *Se determine el impacto que este tránsito adicional podría generar en materia de congestión, emisiones atmosféricas, ruido, seguridad vial y circulación de vehículos pesados.*
7. *Se explique técnicamente por qué se escogió el sector Reuss y Barrancas para instalar los pórticos y cuáles fueron las alternativas de localización estudiadas por el titular.*
8. *Se evalúe y cuantifique el impacto económico que las distintas alternativas de localización de los pórticos podrían generar sobre los habitantes, trabajadores, comerciantes y demás actividades económicas de la comuna de San Antonio.*

Asimismo, solicito que esta observación sea respondida de manera fundada dentro del proceso de evaluación ambiental, abordando específicamente cada uno de los antecedentes y solicitudes anteriormente planteados."

127. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro que el impacto que tendrá los pórticos de peaje en la entrada a san Antonio es perjudicial tanto en lo económico como social, ya que es un gasto mayor que se debe hacer al circular por dicha

carretera, aparte si se implementa la mayoría de las personas preferirían otras vías y habrá mayor congestión vehicular. Además, la carretera no cuenta con caletera exterior. Encuentro que está muy mal implementado y solo subirá el costo de vida de todos los habitantes de san Antonio. No hay mejora en los accesos y los tacos siguen estando en la ciudad, saludos"

128. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Deberían estar los pórticos directamente en el puente nuevo puesto que en el lugar que lo quieren poner afecta el retorno de los trabajadores del barrio industrial y Coca-Cola"

129. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi desacuerdo con la instalación del pórtico de cobro en ruta 78 fase 1 hacia San Antonio. Esta vía es el acceso directo a la comuna que concentra casi todos los servicios y trámites que no se pueden realizar en los pueblos cercanos. El pórtico significaría un gasto permanente para todos quienes la usamos, y sería especialmente injusto para las familias que viven cerca y deben llevar a sus hijos al colegio, pagando de ida y de vuelta cada día. La única alternativa para otras localidades es el otro acceso, por donde circulan las micros y vehículos de otras comunas, lo que generaría un atochamiento mayor. Por ello, solicito reconsiderar la instalación del pórtico o, en su defecto, establecer una exención para los residentes de las comunas afectadas."

130. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Ante el proyecto que quieren realizar en San Antonio mi posición es en el total rechazo de lo que quieren hacer en mi comuna, soy nacida y criada acá en San Antonio y he visto el deterioro que hacen los camiones a las calles de la ciudad. Aparte de afectar parte de infraestructura esta nuestro ecosistema el cual se verá afectado, el bolsillo de los ciudadanos que se ve más empobrecido desde que asumió el presidente y obvio el deterioro de la cuidad el cual no ha tenido ningún progreso. San Antonio necesita progreso, pero no de este tipo. Mi voto es Rechazo para este proyecto. dejen de saquear y hagan mejoras en la cuidad."

131. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Junto con saludar, me dirijo a ustedes como habitante de un sector rural de la comuna de San Antonio (Sector la Marqueza) con el objetivo de manifestar mi preocupación y solicitar que se considere el impacto económico que tendrá para quienes vivimos en estas localidades la implementación de un sistema de cobro mediante TAG.

Vivir en una zona rural significa enfrentar una realidad muy distinta a la de quienes viven en sectores urbanos, ya que no contamos con la misma disponibilidad de comercio, servicios, centros de salud, establecimientos educacionales, bancos, supermercados y otras necesidades básicas a una distancia cercana.

En mi caso particular, para realizar mis compras y acceder a distintos servicios debo trasladarme regularmente hasta ***San Antonio****. Estos viajes no corresponden necesariamente a paseos o desplazamientos que puedan evitarse, sino que forman parte de las necesidades cotidianas de mi familia: comprar alimentos y artículos de primera necesidad, realizar trámites, acceder a servicios, asistir a controles o consultas médicas y resolver distintas situaciones que no puedo realizar en el sector rural donde vivo.*

Por esta razón, la implementación de un cobro mediante TAG representa para mí un ***nuevo gasto permanente asociado a necesidades básicas****. Si debo trasladarme varias veces durante el mes a San Antonio, el costo del TAG y/o peaje se transforma en un gasto acumulativo que termina afectando directamente el presupuesto familiar.*

Para una persona que vive en una zona urbana, posiblemente exista la posibilidad de realizar gran parte de sus compras y trámites sin tener que desplazarse grandes distancias. En cambio, para quienes vivimos en sectores rurales, muchas veces ***no existe alternativa real de evitar estos viajes****, porque necesitamos trasladarnos para acceder a servicios esenciales.*

Además, el costo no debe analizarse solamente considerando un viaje. Debe tenerse presente la frecuencia con que los habitantes rurales (sector el turco, lo Zarate, malvilla, Leyda, La marqueza, las Palmas) debemos desplazarnos durante el mes y que, al cobro de TAG, se suman otros gastos inevitables como combustible, mantención del vehículo y tiempo de traslado.

Esto puede generar una situación de desigualdad para las familias rurales, ya que el mismo cobro puede tener un impacto muy diferente dependiendo del lugar donde vive cada persona y de la necesidad que tenga de utilizar diariamente estas rutas.

Por lo anterior, solicito respetuosamente que las autoridades correspondientes ***consideren medidas especiales para los residentes de sectores rurales que utilizan estas vías como parte de sus desplazamientos habituales y necesarios****, evaluando alternativas como tarifas diferenciadas, descuentos, sistemas de pase local, exenciones u otros mecanismos que permitan disminuir el impacto económico para quienes deben utilizar estas rutas para acceder a servicios básicos.*

No me opongo al desarrollo ni a la modernización de la infraestructura vial. Mi preocupación es que este proceso considere también la realidad de las comunidades rurales y que quienes vivimos alejados de los centros urbanos no terminemos pagando un costo adicional simplemente por el lugar donde vivimos.

Solicito que esta situación sea considerada y que se informe a los vecinos cuáles serán las medidas contempladas para proteger económicamente a los habitantes de las zonas rurales que deberán utilizar esta vía de manera frecuente.

Agradezco desde ya la atención y espero que nuestra realidad como comunidad rural pueda ser escuchada y considerada antes de la implementación definitiva de este sistema."

132. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo proyecto de construcción por falta de garantías de protección acústica y excesos de pórticos de peajes"

133. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con poner obstáculos pagados por nosotros, queremos vivir libres y tranquilos, sin tener que estar pagando adelantos que sólo beneficia a los empresarios"

134. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo estoy en contra del nuevo pórtico ya que afectaría directamente sobre mi trabajo, ya que voy a extraportuarios y debiese pagar por cada vez que suba o baje a mi casa"

135. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Escribo para dejar constancia de mi profunda preocupación y total desacuerdo con la instalación de pórticos de cobro en el Acceso Sur a San Antonio (Fase 1, Ruta 78). Este proyecto, en su diseño actual, impone una carga financiera inaceptable para los vecinos de San Antonio, funcionando en la práctica como un impuesto al libre tránsito dentro de nuestra propia ciudad. Es inaceptable que las mejoras en infraestructura se financien a costa del presupuesto familiar de los residentes locales, generando segregación y afectando nuestra calidad de vida. Exijo que el Servicio de Evaluación Ambiental tome en cuenta el rechazo unánime de la comunidad y del Concejo Municipal ante estos cobros."

136. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En relación con el proyecto sometido a evaluación ambiental, se solicita al titular complementar los antecedentes relativos a los pórticos de cobro proyectados en los sectores Reuss y Barrancas.

El proyecto reconoce expresamente entre sus objetivos el mejoramiento de la conectividad portuaria y la necesidad de absorber el incremento de vehículos pesados asociado a la ampliación del Puerto Exterior de San Antonio.

Sin embargo, resulta necesario determinar si la ubicación y operación de los pórticos producirán efectos sobre los desplazamientos habituales de los residentes de San Antonio y de las demás comunas de la provincia, particularmente en sus viajes por motivos laborales, educacionales, de salud y de acceso a servicios.

Se solicita:

1. Identificar todos los recorridos de origen y destino local que quedarán sujetos a cobro.

2. Presentar una evaluación de los efectos sobre la movilidad y los sistemas de vida de la población residente.

3. Identificar rutas alternativas gratuitas y evaluar su capacidad, seguridad y tiempos de desplazamiento.

4. Informar las tarifas proyectadas y la existencia de mecanismos de exención o tarifas diferenciadas para residentes, cuando dichos antecedentes se encuentren definidos.

5. Justificar técnicamente la ubicación de los pórticos y evaluar alternativas de localización que reduzcan los efectos sobre los desplazamientos locales.

6. Evaluar el eventual desplazamiento de vehículos hacia calles urbanas para evitar los cobros, incluyendo sus efectos sobre ruido, emisiones, congestión y seguridad vial.

7. Presentar antecedentes que permitan distinguir la demanda asociada al transporte portuario de aquella correspondiente a la movilidad cotidiana de la población.

Se solicita que estas materias sean abordadas mediante antecedentes verificables y que se evalúen alternativas que permitan compatibilizar el desarrollo portuario con la conectividad y calidad de vida de los habitantes de la Provincia de San Antonio."

137. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Materia: Potenciales impactos ambientales, económicos y sociales derivados de la instalación de cuatro nuevos pórticos de peaje.***

En mi calidad de concejal de la comuna de El Tabo, y considerando las posibles consecuencias que este proyecto podría generar para los habitantes de toda la provincia de San Antonio, manifiesto mi rechazo a la instalación de los cuatro nuevos pórticos de peaje en las condiciones actualmente propuestas.

Considero fundamental que una iniciativa de esta magnitud sea evaluada integralmente, contemplando no solamente sus impactos ambientales, sino también las consecuencias económicas y sociales que podrían afectar directamente a miles de familias de nuestro territorio.

1. Potenciales impactos ambientales

Uno de los principales aspectos que considero necesario evaluar corresponde a los efectos ambientales que podría generar la instalación de estos nuevos pórticos.

La implementación de nuevos puntos de cobro podría modificar los actuales patrones de desplazamiento vehicular, incentivando la utilización de rutas alternativas para evitar el pago de peajes.

Esta situación podría generar:

- *Incremento del flujo vehicular en caminos secundarios y sectores residenciales.*
- *Aumento de emisiones contaminantes producto de mayores recorridos y congestión vehicular.*
- *Incremento de la contaminación acústica en zonas habitadas.*
- *Mayor presión sobre la infraestructura vial existente.*
- *Potenciales afectaciones a la seguridad vial y la calidad de vida de las comunidades.*

Por lo anterior, solicito que se evalúen exhaustivamente estos posibles impactos, considerando los cambios en los flujos vehiculares y sus consecuencias ambientales, especialmente en los sectores habitados que eventualmente podrían recibir un mayor tránsito.

2. Impacto económico sobre las familias de San Antonio y toda la provincia

Resulta especialmente preocupante el impacto económico que podría generar la implementación de cuatro nuevos puntos de cobro sobre los presupuestos familiares.

Nuestra provincia comprende seis comunas: San Antonio, Cartagena, El Tabo, El Quisco, Algarrobo y Santo Domingo, cuyos habitantes necesitan desplazarse permanentemente por motivos laborales, educacionales, comerciales, familiares y de salud.

Para muchas personas estos traslados no representan una alternativa, sino una necesidad cotidiana.

La incorporación de nuevos peajes podría significar un incremento considerable en los gastos mensuales de trabajadores, estudiantes, pequeños emprendedores y familias que requieren movilizarse diariamente.

Por esta razón, solicito que se realice una evaluación detallada de los costos que asumirían los habitantes de nuestra provincia, considerando la frecuencia de sus desplazamientos, las tarifas proyectadas y las alternativas disponibles.

No podemos permitir que el desarrollo de nueva infraestructura desconozca la realidad económica de las familias que viven y trabajan en nuestro territorio.

3. Conectividad y calidad de vida de las comunidades

La conectividad intercomunal es fundamental para el funcionamiento de nuestra provincia.

Los desplazamientos entre comunas permiten acceder a fuentes laborales, establecimientos educacionales, centros asistenciales, servicios públicos y actividades comerciales.

La implementación de nuevos cobros podría generar barreras económicas para quienes dependen de estas conexiones.

Por ello, considero indispensable evaluar las eventuales alteraciones sobre los sistemas de vida y costumbres de la población, conforme a lo establecido en el artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y el artículo 7 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

4. Impacto sobre el comercio, emprendimientos y actividades productivas

Otro aspecto que merece especial atención es el eventual efecto económico sobre pequeños comerciantes, emprendedores, transportistas y prestadores de servicios.

La provincia de San Antonio mantiene una importante relación comercial y turística entre sus distintas comunas.

El eventual aumento de los costos de traslado podría repercutir en el abastecimiento de productos, la distribución de mercaderías y los gastos operacionales de pequeñas empresas.

Asimismo, resulta necesario considerar la realidad de nuestras comunas costeras, cuya actividad económica presenta importantes variaciones durante el año.

Solicito que estos antecedentes sean considerados en la evaluación de los efectos del proyecto sobre las actividades habituales y las condiciones de vida de las comunidades.

5. Solicitudes a las autoridades competentes

En virtud de lo anteriormente expuesto, solicito:

1. *Evaluar exhaustivamente los potenciales impactos ambientales derivados de los cambios en los flujos vehiculares.*
2. *Analizar las posibles alteraciones en los sistemas de vida y costumbres de los habitantes de San Antonio y las seis comunas de la provincia.*
3. *Cuantificar el impacto económico que podrían representar los nuevos cobros para las familias que utilizan frecuentemente estas vías.*
4. *Evaluar las consecuencias sobre la conectividad, el comercio local y las actividades productivas.*
5. *Estudiar alternativas de ubicación y operación de los pórticos que reduzcan las afectaciones a las comunidades.*
6. *Solicitar al Ministerio de Obras Públicas que examine medidas destinadas a evitar una carga económica desproporcionada sobre los residentes de la provincia.*
7. *Dar respuesta fundada a las observaciones ciudadanas pertinentes y exigir que los efectos ambientales significativos sean adecuadamente abordados antes de resolver la calificación ambiental del proyecto.*

Consideración final

Quiero dejar en claro que no estoy en contra del desarrollo ni de las inversiones destinadas a mejorar nuestra infraestructura vial.

Sin embargo, considero que el progreso debe avanzar de manera responsable, respetando nuestro entorno, protegiendo la calidad de vida de las comunidades y considerando la realidad económica de las familias.

No podemos hablar de desarrollo provincial si las decisiones que se adoptan terminan significando mayores dificultades económicas para quienes viven, trabajan y realizan sus actividades cotidianas en nuestro territorio.

Nuestra provincia necesita más conectividad y mejores oportunidades, pero estas deben construirse considerando tanto la protección del medio ambiente como el bienestar económico y social de sus habitantes.

Por lo expuesto, solicito que las autoridades competentes revisen integralmente los antecedentes planteados y que no se otorgue una calificación ambiental favorable sin evaluar y abordar debidamente los impactos que correspondan al ámbito del SEIA."

138. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Materia: Potencial aumento de la congestión vehicular en la trama urbana de San Antonio y afectación de la calidad de vida, movilidad cotidiana y tiempos de desplazamiento de sus habitantes.

En mi calidad de habitante de la comuna de San Antonio, manifiesto mi preocupación por los posibles impactos que la ejecución y operación del proyecto "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" podrían generar sobre la movilidad urbana y la calidad de vida de quienes residimos y desarrollamos nuestras actividades cotidianas en esta ciudad.

Mi observación no se refiere exclusivamente al eventual pago de peajes ni al uso directo de los pórticos proyectados, sino a las consecuencias indirectas que su instalación podría producir sobre el comportamiento del tránsito vehicular y, particularmente, sobre las calles y avenidas que conforman la red vial urbana de San Antonio.

Existe la posibilidad de que conductores de vehículos particulares, comerciales y de servicios opten por modificar sus recorridos habituales para evitar los nuevos puntos de cobro. Esta situación podría generar un desplazamiento de flujos vehiculares desde las vías concesionadas hacia calles interiores que actualmente cumplen funciones de conectividad residencial, comercial y de acceso a servicios.

De materializarse este escenario, podrían producirse aumentos significativos de congestión, mayores tiempos de desplazamiento, incremento del ruido vehicular y emisiones atmosféricas, así como dificultades adicionales para el acceso a establecimientos educacionales, centros de salud, lugares de trabajo y otros servicios esenciales.

Esta preocupación adquiere especial relevancia porque los habitantes de San Antonio podríamos experimentar estos efectos incluso sin utilizar directamente la infraestructura sometida a cobro.

Desde la perspectiva de la calidad de vida, el problema no consiste únicamente en determinar cuántos vehículos circularán por las nuevas obras, sino también en establecer cómo cambiará la distribución del tránsito en el conjunto de la ciudad y qué consecuencias tendrán esos cambios sobre la vida cotidiana de sus habitantes.

Por lo anterior, solicito que, en el marco de la evaluación ambiental del proyecto, el titular:

1. Informe si los estudios de tránsito consideran expresamente el posible desvío de vehículos hacia rutas alternativas urbanas como consecuencia de la instalación de los nuevos pórticos de peaje.

2. Identifique las calles, avenidas, intersecciones y sectores residenciales de San Antonio que podrían experimentar incrementos de tránsito derivados de dichos desvíos.

3. Presente proyecciones comparativas de flujos vehiculares y tiempos de desplazamiento en escenarios con y sin proyecto, considerando especialmente los horarios de mayor congestión.

4. Evalúe los efectos que un eventual incremento de tránsito podría generar sobre el ruido ambiental, la calidad del aire, la seguridad vial y la movilidad de peatones y usuarios del transporte público.

5. Analice los posibles efectos acumulativos sobre la movilidad urbana, considerando la circulación de vehículos vinculados a la actividad portuaria y los demás flujos existentes en la ciudad.

6. Informe qué medidas de mitigación, gestión del tránsito y seguimiento ambiental se contemplan para prevenir o reducir eventuales impactos significativos sobre la población residente.

7. Fundamente técnicamente, mediante antecedentes verificables, si la red vial urbana de San Antonio cuenta con capacidad suficiente para absorber los posibles cambios en la distribución del tránsito asociados a la operación del proyecto.

Solicito que estas materias sean examinadas y respondidas fundadamente dentro del procedimiento de evaluación ambiental, considerando especialmente la posible afectación a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, conforme a las disposiciones aplicables de la Ley N.º 19.300 y del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Considero indispensable que una obra de infraestructura de esta magnitud no sea evaluada exclusivamente por su capacidad para mejorar la conectividad interurbana y portuaria, sino también por sus consecuencias sobre la movilidad cotidiana y la calidad de vida de quienes habitamos San Antonio.

El desarrollo de la infraestructura vial no debería traducirse en una transferencia de congestión y otros impactos hacia los barrios y calles de la ciudad.

Por ello, solicito que el proyecto acredite de manera suficiente que sus efectos indirectos sobre el tránsito urbano han sido debidamente identificados, evaluados y, cuando corresponda, abordados mediante medidas concretas."

139. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Para mí y mi familia significaría un gasto extra en nuestros bolsillos mes a mes, porque nosotros constantemente pasamos por ese camino, ya que debemos ir a dejar a nuestros hijos donde sus abuelos para que los cuiden después del colegio"

140. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Somos un matrimonio mayor y ocupamos siempre la ruta cuando entramos a San Antonio porque es la vía directa a Llolleo donde residimos, pero lo más importante es que mi marido trabaja aún en sector portuario y esta vía es la usada por él para llegar a su trabajo y se hace muy necesaria sobre todo cuando hay tacos en Aromos/ Barros Luco porque está vía le permite llegar a tiempo a su trabajo por lo cual nos parece totalmente injusto pagar por circular en nuestra propia ciudad en vías que son las más usuales hasta para llegar al hospital en caso de emergencia. Si pagamos patentes, permisos de circulación, seguros y las alzas de combustible porque tenemos que seguir metiéndonos la mano al escuálido bolsillo por cambios que benefician que no dejan beneficios en la ciudad? Totalmente injusto. No a esos peajes!!!"

141. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Deseo expresar mi opinión respecto al proyecto de la instalación de pórticos en los accesos de San Antonio. Esto encarece aun más la vida de la gente del puerto, hay mucha gente que viaja todos los días a trabajar a otras localidades para lo cual se desplazan en sus vehículos, la bencina ya ha subido demasiado y más encima estar pagando peajes? los sueldos no dan para cubrir otro gasto más. No se debe traspasar estos gastos a los usuarios. Es tiempo de dejar que San Antonio sea zona de sacrificio, basta de mermar la calidad de vida de la gente que ama esta comuna. Hay que pensar en los adultos mayores que deben viajar constantemente a las otras localidades, a los padres que tienen hijos que estudian y que se deben desplazar diariamente."

142. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estos pórticos causarían un impacto tremendamente negativo en lo económico para mi familia ya que con mi marido somos ambos profesores y es una ruta que debemos tomar habitualmente para ir a nuestros trabajos por lo que este cobro sería a diario, costo que hoy no estamos en condiciones de asumir ya que además con el alza de las bencinas se encarecería enormemente nuestro gasto diario. Para nosotros no tiene ni un solo beneficio estos pórticos, al contrario, solo van en desmedro de nuestra calidad de vida y nuestra economía."

143. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que cobrar al ciudadano por una vía que ha utilizado toda su vida de manera normal y sin cobro, utilizando el costo de sus impuestos de un día para otro es cambiar las reglas con el juego ya iniciado. Creo que lo que corresponde es que esto sea financiado por la industria que más se favorece con esto (Puerto)"

144. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de pórticos dentro de la misma comuna nos limita el desplazamiento, ya que aumenta considerablemente los costos de traslado, y por ende el costo de la vida diaria, la instalación debería ser en los límites de la comuna no dentro de la misma"

145. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**I. Antecedentes y fundamento***

Los nuevos pórticos de peaje no son un elemento accesorio del proyecto: fijan, por décadas, cuánto le cuesta a una familia de San Antonio moverse dentro de su propia comuna. Por eso deben evaluarse como parte del impacto sobre el medio humano y no solo como obra civil.

*El proyecto amplía la capacidad del acceso de la Ruta 78 a San Antonio con terceras pistas, una nueva trinchera paralela en Avenida Barros Luco, el mejoramiento del enlace Barrancas y la Rotonda Curicó, un ramal hacia el sector norte del puerto, una solución tipo hipódromo en la rotonda Pablo Neruda, la pasarela Colinas del Mar, barreras acústicas y **nuevos pórticos de peaje**, con una inversión aproximada de US$65,5 millones. El propio titular reconoce efectos del artículo 11 letra c) de la Ley 19.300 (reasentamiento y alteración significativa de sistemas de vida y costumbres) y la interacción del proyecto con el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo "Ojos de Mar". (extracto, Diario Oficial 31-07-2026)*

Estas observaciones se fundan en:

- ***Ley 19.300, art. 11 letra c), y D.S. 40/2012, art. 7****, que define como alteración significativa de los sistemas de vida, entre otras, (b) la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, y (c) la alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamiento, servicios o infraestructura básica. Los establecimientos educacionales, los centros de salud y el comercio local son equipamiento en ese sentido.*
- ***D.S. 40/2012, art. 18 letra e):*** *la línea de base del medio humano debe describir las dimensiones geográfica, demográfica, antropológica, socioeconómica y de bienestar social básico de los grupos afectados.*
- ***Ley 21.202 sobre Humedales Urbanos****, por la relación del proyecto con "Ojos de Mar".*
- ***Convención sobre los Derechos del Niño (arts. 3 y 28) y Ley General de Educación:*** *el interés superior de niños, niñas y adolescentes y su derecho a acceder a la educación deben ponderarse cuando una obra pública altera la forma en que llegan a la escuela.*
- ***Ley 19.300, art. 29:*** *las observaciones admisibles deben ser consideradas y respondidas de forma fundada en la resolución de calificación.*

II. Observaciones

Observación 1. Cobro dentro de la ciudad y efecto barrera

Los nuevos pórticos se emplazan en el tramo en que la Ruta 78 deja de ser carretera interurbana y pasa a funcionar como vía urbana de San Antonio, conectando Barrancas, Llolleo, el centro y el acceso desde Cartagena y Santo Domingo. En ese tramo, muchos viajes cotidianos —ir al trabajo, a la escuela, al consultorio, a la feria— no tienen alternativa equivalente.

Un pórtico en ese contexto convierte un desplazamiento intracomunal en un viaje pagado y divide la ciudad en sectores con y sin cobro. Esto configura la restricción a la libre circulación y conectividad del art. 7 letra b) del Reglamento del SEIA.

Se solicita:

1.- Indicar la ubicación georreferenciada de cada pórtico y los pares origen-destino locales que lo cruzan;

2.- Cuantificar, con una encuesta origen-destino actualizada, cuántos viajes diarios de residentes de la provincia pasarán a pagar peaje;

3.- Identificar vías alternativas sin cobro, su capacidad y el tiempo adicional que implican;

4.- Evaluar este efecto como impacto significativo sobre el medio humano y proponer medidas.

Observación 2. Desvío de tránsito hacia calles residenciales y entornos escolares

La experiencia de otros cobros urbanos muestra que parte de los conductores (y en especial los camiones) evitan el pórtico usando calles locales. En San Antonio esas calles atraviesan poblaciones, cruzan frente a escuelas y jardines infantiles y no están diseñadas para tránsito pesado.

El resultado previsible es más accidentes, ruido, vibraciones, emisiones y deterioro de pavimentos en barrios residenciales, justamente donde se mueven niños a pie.

Se solicita:

1.- Modelar la redistribución de flujos en la red vial local en los escenarios con y sin cobro, desagregada por tipo de vehículo;

2.- Identificar las calles que recibirán tránsito desviado y los establecimientos educacionales, de salud y espacios públicos ubicados en ellas;

3.- Proponer medidas de control (restricción de tránsito pesado, pacificación, fiscalización) con financiamiento y responsable definidos.

Observación 3. Impacto sobre la comunidad escolar

La comunidad escolar es uno de los grupos más expuestos y menos visibles en la evaluación. Estudiantes, docentes y asistentes de la educación se desplazan diariamente entre Cartagena, Santo Domingo, Llolleo, Barrancas, el centro y sectores rurales, y una parte importante lo hace en transporte escolar contratado por las familias.

El peaje se traslada directamente a la tarifa del furgón escolar y al costo de traslado de funcionarios. En familias vulnerables, ese aumento puede traducirse en cambio de establecimiento, inasistencia o atrasos reiterados, con efectos conocidos sobre la trayectoria educativa. Además, las obras y los desvíos afectarán los horarios de entrada y salida y la seguridad de los recorridos a pie.

Se solicita:

1.- Catastrar todos los establecimientos educacionales y jardines infantiles del área de influencia, su matrícula y los recorridos de transporte escolar que cruzan pórticos;

2.- Estimar el costo adicional por estudiante;

3.- Incorporar como medida la exención o tarifa diferenciada para transporte escolar registrado y para traslados vinculados a establecimientos de la provincia;

4.- Coordinar con el sostenedor educacional y las comunidades escolares un plan de rutas seguras durante la construcción y la operación.

Observación 4. Efecto regresivo sobre los ingresos de los hogares

Un peaje es un gasto fijo que pesa proporcionalmente más mientras menor es el ingreso del hogar. Afecta especialmente a trabajadores portuarios y de servicios con turnos, a pequeños comerciantes, feriantes, pescadores artesanales y a quienes deben cruzar la ruta varias veces al día.

Como el titular es el propio Ministerio de Obras Públicas, las medidas tarifarias están dentro de su ámbito de decisión y pueden comprometerse como medidas de mitigación o compensación.

Se solicita:

1.- Incluir en la línea de base socioeconómica datos de pobreza, Registro Social de Hogares e ingreso por sectores del área de influencia;

2.- Estimar el gasto mensual adicional en peajes para hogares tipo;

3.- Evaluar una tarifa o abono para residentes de la provincia de San Antonio y un número de pasadas sin costo para viajes locales.

Observación 5. Brecha digital, cobranza y endeudamiento

El sistema de flujo libre supone tener TAG, cuenta bancaria o acceso a pago en línea. Adultos mayores, residentes de sectores rurales, personas sin bancarización y conductores ocasionales tienen mayor probabilidad de no pagar a tiempo por desconocimiento, no por voluntad.

La consecuencia es la acumulación de cobros, recargos, infracciones y gestiones de cobranza, lo que puede generar endeudamiento en hogares que no lo tenían.

Se solicita:

1.- Habilitar puntos de pago presencial en la comuna, con atención en horarios compatibles con la jornada laboral;

2.- En período de marcha blanca y un plazo de pago amplio sin recargos;

3.- Una campaña de información puerta a puerta y en establecimientos educacionales, centros de salud y juntas de vecinos antes de la entrada en operación;

4.- Informar qué ocurre con quien circula sin TAG y cómo se notifica la deuda.

Observación 6. Acceso a salud y emergencias

Los pacientes, cuidadores y funcionarios que se trasladan al Hospital Claudio Vicuña y a los centros de salud de la comuna no deberían pagar por acceder a un servicio básico. En situaciones de urgencia, el temor al cobro o a la multa puede retrasar decisiones.

Se solicita:

1.- Identificar los establecimientos de salud cuyo acceso queda condicionado a cruzar un pórtico;

2.- Garantizar al menos una ruta sin cobro y sin pérdida significativa de tiempo hacia cada uno;

3.-Definir el régimen de exención para vehículos de emergencia y traslados de pacientes.

Observación 7. Seguridad vial en los puntos de cobro

El tramo incluye una pendiente con lecho de frenado de emergencia, enlaces complejos y rotondas con alto flujo de camiones. Instalar estructuras de pórtico cerca de esos puntos agrega distracción, frenados bruscos de conductores que no conocen el sistema y riesgo de impacto contra fundaciones.

Se solicita:

1.- Una auditoría de seguridad vial de cada emplazamiento, considerando curvas, pendientes, distancias de visibilidad y cercanía a enlaces;

2.- Justificar técnicamente por qué cada pórtico no puede ubicarse en un punto de menor riesgo;

3.- Definir la protección de fundaciones y la señalización anticipada.

Observación 8. Humedal "Ojos de Mar", luz y paisaje

Los pórticos son estructuras de gran altura con equipos electrónicos, iluminación y fundaciones. Si se ubican en el área de influencia del Humedal Urbano de Llolleo pueden sumar contaminación lumínica nocturna, alteración del drenaje y efectos sobre la avifauna, además de un impacto visual permanente en el borde costero.

Se solicita:

1.- Indicar la distancia de cada pórtico al humedal y a su área de influencia;

2.- Evaluar la iluminación nocturna y su efecto sobre la fauna;

3.- Descartar emplazamientos que interfieran con el escurrimiento hacia el humedal;

4.- Evaluar alternativas de ubicación o diseño de menor altura y menor intensidad lumínica.

Observación 9. Fase de construcción en horario escolar

Las obras de pórticos, terceras pistas y trinchera implican cortes, desvíos, polvo y maquinaria pesada en sectores con alta circulación de estudiantes.

Se solicita:

1.- Un plan de manejo de tránsito que evite faenas y cortes en horarios de entrada y salida de clases;

2.- Cruces peatonales provisorios seguros y señalización frente a cada establecimiento; 3.- Control de polvo y ruido con monitoreo informado a las comunidades escolares;

4.- Un canal directo de reclamos con plazos de respuesta.

Observación 10. Impactos acumulativos con el desarrollo portuario

San Antonio recibirá en los próximos años un aumento importante de tránsito de carga asociado a la expansión portuaria. Los pórticos y el desvío de flujos no pueden evaluarse aislados de ese escenario.

Se solicita: *evaluar los efectos acumulativos y sinérgicos del proyecto con el desarrollo portuario y con otros proyectos viales en la provincia, en especial sobre la red local, la seguridad de peatones y la calidad del aire en barrios residenciales.*

Observación 11. Información y participación insuficientes

La información disponible para la comunidad no permite saber con claridad dónde quedará cada pórtico, cuánto se cobrará ni a quiénes afectará. Sin eso, la participación es formal pero no informada.

Se solicita: *1.- Publicar un mapa simple con la ubicación de cada pórtico y las tarifas proyectadas por tramo;*

2.- Realizar actividades presenciales de participación en distintos sectores de la comuna, en horarios compatibles con quienes trabajan;

3.- Realizar al menos una instancia específica con comunidades escolares, centros de padres y apoderados y el sostenedor educacional.

III. Petición

En mérito de lo expuesto, solicito a la Dirección Regional del SEA de Valparaíso:

1. *Declarar admisibles estas observaciones y ponderarlas en el Informe Consolidado de Evaluación y en la Resolución de Calificación Ambiental.*
2. *Requerir al titular, mediante ICSARA, la información señalada en cada observación, en especial la ubicación de los pórticos, la modelación de desvío de flujos y el catastro de establecimientos educacionales y de salud afectados.*
3. *Calificar la restricción a la conectividad y el mayor costo de desplazamiento derivados de los pórticos como impacto significativo sobre el medio humano, en los términos del art. 11 letra c) de la Ley 19.300 y art. 7 del D.S. 40/2012.*
4. *Exigir medidas de mitigación y compensación verificables, con indicadores, plazos y responsables, entre ellas: tarifa o abono para residentes, exención para transporte escolar y traslados a salud, rutas alternativas sin cobro, puntos de pago presencial y un plan de seguridad para entornos escolares.*
5. *Realizar actividades de participación ciudadana presenciales en distintos sectores de San Antonio, incluida una instancia con comunidades escolares.*

Cierre

No me opongo a mejorar el acceso a San Antonio. Pido que esa mejora no se financie trasladando el costo a quienes viven, estudian y trabajan aquí, y que las niñas, niños y familias de la Provincia de San Antonio sean considerados explícitamente en la evaluación."

146. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"yo tomo esa ruta para ir a trabajar todos los días y sería un impacto negativo en mi familia en el tema económico ya que trabajo en malvilla y eso sería un cobro diario un gasto que no estoy preparada económicamente"

147. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No colocar pórticos en San Antonio

Ya que afectaría mi economía y aumentaría mucho mi traslado al trabajó, y me estaría gastando dinero adicional que no tengo para pagar pórticos que no servirían, ya que uno paga permiso de circulación"

148. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El sustento de mi hogar lo tiene mi esposo que es camionero cargando containeres vacíos desde el. Puerto a diferentes depósitos y debe pasar por allí muchas veces al día, eso sería un impacto negativo significativo en el sueldo de mi esposo"

149. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecina y usuaria habitual de la Ruta 78, quiero manifestar formalmente mi rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a los impactos que una intervención de esta magnitud puede generar en quienes utilizamos diariamente esta ruta para desarrollar nuestras actividades cotidianas y, especialmente, para quienes dependemos de ella para trabajar, trasladar a nuestros hijos al colegio, acceder a servicios y mantener nuestras actividades familiares y económicas.

Mi opinión no nace solamente desde una perspectiva técnica, sino desde la experiencia de una persona que vive diariamente las dificultades de desplazarse por estas vías. Somos miles de vecinos y trabajadores que utilizamos la Ruta 78 todos los días y que ya debemos enfrentar congestión, tiempos excesivos de traslado, gastos de combustible, desgaste de nuestros vehículos y ahora posibles costos de peajes.

Impacto económico para los usuarios habituales

Uno de los principales motivos de mi rechazo dice relación con el impacto económico que este proyecto puede significar para las familias que utilizamos diariamente la Ruta 78. Para muchas personas, trasladarse por esta carretera no es una elección recreativa ni un viaje ocasional. Es una necesidad. Necesitamos utilizarla para llegar a nuestros trabajos, llevar y recoger a nuestros hijos del colegio, realizar trámites, acceder a centros de salud y cumplir con nuestras responsabilidades familiares.

Me parece legítimo preguntarse: ¿por qué los vecinos, trabajadores y familias que utilizamos diariamente la Ruta 78 debemos financiar, a través de los peajes y de los costos asociados a nuestros desplazamientos, infraestructura que beneficia principalmente al desarrollo y expansión de la actividad portuaria?

La ampliación y fortalecimiento de la infraestructura necesaria para el desarrollo portuario es una materia que debe evaluarse considerando quiénes reciben sus beneficios y quiénes soportan sus costos. No resulta razonable que la carga económica recaiga de manera desproporcionada sobre quienes utilizamos la carretera por una necesidad cotidiana.

El aumento del costo de movilización afecta directamente el presupuesto familiar. Para una familia que debe utilizar la ruta todos los días, combustible, mantenciones y desgaste del vehículo representan un gasto permanente y significativo. Cualquier aumento de estos costos termina afectando la calidad de vida y el ingreso disponible de los hogares que se encuentran en las inmediaciones.

Impactos en la vida cotidiana y movilidad

La Ruta 78 forma parte de nuestra vida cotidiana. Por ella nos trasladamos diariamente miles de personas. Las obras asociadas al proyecto pueden significar durante su ejecución desvíos, reducción de pistas, congestión, aumento de los tiempos de viaje y dificultades de acceso, generando una carga adicional para quienes ya tenemos jornadas extensas de trabajo y responsabilidades familiares.

Para una persona que debe salir temprano de su hogar para llegar a trabajar y posteriormente trasladarse para buscar a sus hijos en el colegio, incluso un aumento moderado en los tiempos de viaje puede tener consecuencias importantes.

No se debe evaluar solamente cuánto mejorará la infraestructura una vez terminada, sino también cuánto tendrán que soportar los usuarios durante los años de construcción y operación del proyecto.

Preocupación por los impactos ambientales

También manifiesto mi preocupación por los impactos ambientales que una intervención de esta envergadura puede generar. La ampliación de infraestructura vial y el aumento del flujo de vehículos asociados al desarrollo portuario pueden traducirse en mayores emisiones atmosféricas, ruido, polvo, intervención del territorio, pérdida o alteración de vegetación y afectación de los ecosistemas existentes, dependiendo de las áreas directamente intervenidas.

Desde la perspectiva de quienes vivimos y nos desplazamos por este territorio, considero fundamental que la evaluación ambiental no se limite a analizar los impactos directos de las obras, sino que considere también los impactos acumulativos y sinérgicos derivados del crecimiento de la actividad portuaria y del aumento del tránsito de vehículos pesados y livianos.

No basta con analizar cada proyecto de manera aislada cuando las comunidades experimentamos sus efectos de manera conjunta.

El desarrollo económico no puede significar que las comunidades debamos asumir permanentemente mayores niveles de contaminación, ruido, congestión y deterioro de nuestra calidad de vida.

¿Quién asume los costos del desarrollo portuario?

Esta es una de las principales inquietudes que quiero dejar expresada como ciudadana. Entiendo la importancia que puede tener el puerto de San Antonio para la economía y el desarrollo del país. Sin embargo, los beneficios económicos de una actividad de carácter nacional no pueden implicar que los costos cotidianos sean trasladados principalmente a los habitantes que viven en el territorio y utilizan las vías diariamente.

Los vecinos no somos solamente usuarios de una carretera. Somos trabajadores, padres, madres, estudiantes y familias que necesitamos desplazarnos diariamente.

Si la infraestructura vial se desarrolla principalmente para responder a las necesidades de expansión de la actividad portuaria y del transporte de carga, considero injusto que los usuarios cotidianos debamos asumir una parte relevante de ese costo mediante el pago permanente de peajes.

Solicitud

Por todas las razones expuestas, manifiesto mi profundo rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" en los términos en que ha sido presentado, y solicito que durante su evaluación ambiental se considere de manera efectiva la opinión y experiencia de las comunidades y usuarios habituales de la Ruta 78.

Solicito especialmente que se evalúen de manera rigurosa:

- *Los impactos económicos que el proyecto puede generar sobre las familias y trabajadores que utilizan diariamente la Ruta 78.*
- *El efecto de los peajes y otros costos de transporte sobre los usuarios habituales.*
- *Los impactos sobre los tiempos de desplazamiento durante la construcción y operación.*
- *Los efectos sobre la congestión y movilidad cotidiana de las comunidades.*
- *Los impactos ambientales acumulativos y sinérgicos asociados al crecimiento de la actividad portuaria y del transporte de carga.*
- *Los impactos sobre la calidad del aire, ruido, territorio, vegetación y ecosistemas.*
- *La distribución de los costos y beneficios del proyecto, considerando especialmente a las comunidades que deberán convivir diariamente con sus efectos.*

Finalmente, considero que el desarrollo económico y portuario debe ser compatible con el bienestar de las personas que habitan y utilizan este territorio. No podemos aceptar que el progreso de una actividad económica de gran escala signifique que los vecinos debamos pagar más, viajar más tiempo, soportar mayor congestión y asumir impactos ambientales sin una adecuada compensación y sin una participación ciudadana verdaderamente incidente.

Como usuaria diaria de la Ruta 78, considero que nuestras necesidades y preocupaciones deben tener un lugar central en esta evaluación. No somos simplemente quienes transitamos por la carretera: somos las personas que vivimos las consecuencias de las decisiones que se toman sobre ella todos los días."

150. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos r 78, nos perjudica enormemente a quienes nos trasladamos dentro de la comuna"

151. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"De acuerdo a este proyecto de los pórticos No estoy de acuerdo el motivo son muchos ,yo y mi marido trabajamos y tomamos el acceso hacia ruta y por ningún motivo estaré de acuerdo a tener que cancelar cada vez que ocupe esta ruta somos residentes de toda la vida en la comuna, además las calles de nuestro San Antonio no están en condiciones para tomar otros accesos para evitar transitar por dicho pórtico también me afectaría en lo económico tengo una hija universitaria la cual viaja a diario y esto afectaría en el cobro de su pasaje apoyare a mi comuna para q NO se instalen esos pórticos !!"

152. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al vivir en una zona que a diario concurrimos por las zonas donde habrá pórtico, ya sea por trabajo o solo traslado, me afecta mucho el tema de tener ese pórtico, es por eso que me uno a rechazar ese proyecto y no tener que estar poniendo tag y pagando eso tan innecesario."

153. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita al titular especificar si el proyecto considera la rehabilitación estructural, repavimentación o mejoramiento integral de las calzadas existentes de Ruta 78, indicando los tramos, longitudes, superficies, espesores y estándares de pavimentación proyectados, diferenciando estas intervenciones de la construcción de nuevas pistas. Asimismo, se solicita precisar cuáles de estas obras representan mejoras directas para los usuarios locales que eventualmente estarán sujetos al cobro de peajes."

154. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Suficiente daño ya se ha provocado a la ciudad como zona de sacrificio portuario como para además los ciudadanos tener que financiar con estos cobros un proyecto que solo beneficia a las concesionarias y que lastimosamente nuestro tránsito por nuestra ciudad se verá reflejado en el encarecimiento de todo."

155. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"1. Antecedentes y fundamentación

En atención al proyecto «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», actualmente sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, se presenta la siguiente observación técnica respecto de la ubicación de los pórticos de peaje proyectados en los sectores Reuss y Barrancas y sus posibles efectos sobre la movilidad cotidiana de los habitantes de la provincia de San Antonio.

De acuerdo con los antecedentes expuestos en el Capítulo 1, «Descripción de Proyecto», la iniciativa contempla la ampliación de la capacidad vial de la Ruta 78, incorporando terceras pistas, modificaciones de enlaces, mejoramientos de accesibilidad y nuevas conexiones asociadas al desarrollo logístico-portuario.

Asimismo, el propio estudio reconoce que las obras proyectadas consideran tanto el crecimiento natural del tránsito como la incorporación de demanda adicional de transporte de carga generada por la construcción y funcionamiento del proyecto de ampliación del Puerto Exterior de San Antonio.

En este contexto, resulta necesario distinguir las necesidades de infraestructura asociadas a la operación portuaria de aquellas destinadas a satisfacer los desplazamientos habituales de la población residente.

La localización de los pórticos de cobro sobre la Ruta 78 podría afectar económicamente a usuarios que realizan viajes cotidianos por motivos laborales, educacionales, de salud, abastecimiento y acceso a servicios, sin que necesariamente tengan como destino las instalaciones portuarias.

Esta situación hace pertinente evaluar alternativas que permitan compatibilizar el desarrollo de la infraestructura logística con la conectividad territorial y la movilidad de los habitantes de San Antonio y las demás comunas de la provincia.

2. Propuesta de relocalización de pórticos de peaje

Se propone que el titular evalúe una alternativa de relocalización de los pórticos de cobro actualmente proyectados en los sectores Reuss y Barrancas, considerando su instalación en los accesos directos al recinto portuario, específicamente en los sectores de conexión Norte y Sur del Puerto de San Antonio.

La finalidad de esta propuesta es establecer una separación funcional entre:

- El tránsito de carga asociado a las operaciones logísticas y comerciales del puerto.

- El tránsito particular y colectivo que utiliza la infraestructura vial para desplazamientos cotidianos.

- El transporte de carga que circula por la Ruta 78 sin ingresar a las instalaciones portuarias.

Esta alternativa permitiría estudiar un mecanismo de cobro dirigido a los vehículos que efectivamente utilizan los accesos portuarios, evitando que los viajes locales ajenos a dicha actividad queden necesariamente sujetos al mismo sistema tarifario.

La propuesta deberá considerar la ubicación de los dispositivos de cobro en puntos que no interfieran con la circulación urbana, las vías de servicio, los accesos a viviendas, los recorridos de transporte público ni las conexiones entre sectores de la ciudad.

3. Evaluación de cobro diferenciado al transporte de carga portuaria

Considerando que una parte de la justificación del proyecto corresponde al incremento de la demanda de transporte de carga asociado al desarrollo portuario, se solicita evaluar un sistema de cobro diferenciado para los vehículos pesados que ingresen o salgan de las instalaciones del Puerto de San Antonio.

Desde el punto de vista de la ingeniería vial, los vehículos de carga presentan características operacionales y solicitaciones estructurales sobre los pavimentos distintas de aquellas generadas por los vehículos livianos, especialmente en función de sus cargas por eje, frecuencia de circulación y condiciones de operación.

Adicionalmente, la infraestructura proyectada podría generar beneficios directos para la actividad logística, tales como mayor capacidad vial, mejor conectividad con los terminales y menores tiempos de desplazamiento.

Por lo anterior, se solicita analizar mecanismos que permitan distribuir los costos de la infraestructura de acuerdo con su utilización, la demanda que genera cada actividad y los beneficios asociados, sin trasladar de manera indiscriminada los costos de las obras portuarias a los desplazamientos habituales de los residentes.

Esta evaluación deberá contemplar alternativas de tarifas diferenciadas para vehículos pesados, sistemas de cobro electrónico en los accesos portuarios y eventuales exenciones o beneficios para usuarios locales.

4. Estudios y antecedentes técnicos solicitados

Se solicita al titular desarrollar y presentar un análisis comparativo entre el sistema de pórticos proyectado y la alternativa de relocalización propuesta, incorporando, a lo menos, los siguientes antecedentes:

4.1. Ingeniería de tránsito y accesibilidad

Estudio de los flujos vehiculares actuales y proyectados, identificando los orígenes, destinos y propósitos de viaje, con especial atención a los desplazamientos locales y al transporte asociado a las instalaciones portuarias.

4.2. Identificación de usuarios sujetos a cobro

Determinación de los movimientos vehiculares que quedarían sujetos a pago bajo cada alternativa, diferenciando vehículos particulares, transporte público, transporte de carga portuaria y transporte de carga no portuaria.

4.3. Seguridad vial y operación de vehículos pesados

Evaluación de la capacidad de los accesos portuarios para incorporar dispositivos de cobro electrónico, considerando radios de giro, maniobras, zonas de acumulación, accesibilidad de vehículos de emergencia y prevención de congestión.

4.4. Movilidad cotidiana y sistemas de vida

Análisis de los efectos que la ubicación de los pórticos podría generar sobre los desplazamientos habituales de los habitantes de San Antonio y las demás comunas de la provincia, considerando tiempos de viaje, conectividad, accesibilidad a servicios y eventuales desvíos hacia vías urbanas para evitar el pago.

4.5. Evaluación económica y contractual

Comparación de los ingresos estimados por concepto de peajes entre la alternativa proyectada y la propuesta, identificando las restricciones contractuales, los requerimientos de inversión y los mecanismos necesarios para garantizar la sostenibilidad financiera del proyecto.

4.6. Distribución de costos según demanda y beneficio

Identificación de la proporción del tránsito proyectado que corresponde a la actividad portuaria y de aquella asociada a la movilidad general, junto con un análisis de las obras cuya necesidad o dimensionamiento responde al incremento de la demanda logística.

Se solicita determinar si resulta factible establecer mecanismos de financiamiento diferenciados para la infraestructura de uso predominantemente portuario.

4.7. Evaluación de efectos ambientales

Análisis comparativo de los efectos que las distintas alternativas de ubicación de pórticos podrían producir sobre la circulación vehicular, la congestión, las emisiones atmosféricas, el ruido, la seguridad vial y los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos.

4.8. Alternativas de protección para usuarios locales

Evaluación de medidas de exención, rebajas tarifarias, pases de residentes u otros mecanismos que permitan resguardar los desplazamientos cotidianos de la población, en caso de mantenerse pórticos sobre la vía de uso general.

5. Justificación de la ubicación de los pórticos proyectados

Se solicita al titular fundamentar técnicamente la necesidad de instalar los pórticos de peaje en los sectores Reuss y Barrancas, explicando por qué dichas ubicaciones resultarían necesarias frente a alternativas de cobro concentradas en los accesos directos al puerto.

En particular, se requiere conocer:

1. Los criterios de ingeniería, operación y financiamiento utilizados para determinar la ubicación de los pórticos.

2. La proporción del flujo vehicular que atravesaría dichos puntos sin tener como origen o destino las instalaciones portuarias.

3. Las alternativas de localización evaluadas durante el desarrollo del proyecto y las razones técnicas de su eventual descarte.

4. Los posibles efectos sobre la movilidad y conectividad de las comunidades locales.

5. La factibilidad de implementar un sistema de cobro diferenciado al transporte de carga portuaria, complementado con medidas de protección para los desplazamientos locales.

6. Consideraciones sobre el desarrollo territorial

Se reconoce la importancia estratégica del Puerto de San Antonio para la actividad económica, logística y comercial del país, así como la necesidad de disponer de infraestructura vial adecuada para su operación y crecimiento.

Sin embargo, el desarrollo portuario debe ser compatible con las necesidades de conectividad de las comunidades que habitan el territorio donde se emplazan estas obras.

En consecuencia, resulta pertinente que el diseño del proyecto y sus mecanismos de operación consideren los posibles efectos sobre la movilidad de la población residente, evitando generar barreras económicas o territoriales que puedan afectar sus desplazamientos cotidianos.

Asimismo, debe evaluarse la distribución de las cargas y beneficios asociados al proyecto, procurando que las decisiones sobre localización de peajes respondan a criterios técnicos verificables y consideren las características de los distintos usuarios.

7. Solicitud final

En virtud de los antecedentes expuestos, se solicita al titular:

Primero: Evaluar técnicamente la alternativa de relocalización de los pórticos Reuss y Barrancas hacia los accesos directos al Puerto de San Antonio.

Segundo: Estudiar la factibilidad de implementar un sistema de cobro diferenciado al transporte de carga asociado a la actividad portuaria.

Tercero: Presentar un análisis comparativo de los efectos de ambas alternativas sobre la conectividad local, la seguridad vial, la circulación vehicular y los sistemas de vida de los habitantes de la provincia.

Cuarto: Fundamentar la ubicación de los pórticos actualmente proyectados y transparentar los criterios técnicos y económicos utilizados para su definición.

Quinto: Evaluar mecanismos de protección tarifaria para los desplazamientos locales, en caso de mantenerse un sistema de cobro sobre la Ruta 78.

Sexto: Identificar y evaluar los efectos ambientales y sobre los sistemas de vida que pudieran derivarse de los cambios en los patrones de circulación vehicular asociados a cada alternativa.

La presente observación busca contribuir a una evaluación integral del proyecto, promoviendo soluciones que permitan compatibilizar el desarrollo logístico-portuario con la conectividad territorial, la seguridad vial y la calidad de vida de los habitantes de la provincia de San Antonio.

Se solicita que los antecedentes y fundamentos técnicos correspondientes sean incorporados y abordados en el marco de la evaluación ambiental del proyecto, en lo que resulte pertinente a las competencias del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental"

156. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como ciudadana y vecina de la comuna de San Antonio me gustaría dar mi opinión en relación al proyecto de los pórticos que pretenden instalar en los accesos a la comuna y ciudad donde habitan muchas familias que día a día pasan por el acceso tanto para asistir al trabajo, regresar a sus hogares o llevar a sus hijos a establecimientos educacionales de la ciudad. No es algo necesario en esa ubicación ya que sería un tremendo gasto económico para todos debido a que es un acceso altamente utilizado por nosotros. No deberíamos pagar nosotros por ese servicio sino los vehículos de gran tonelaje como los camiones que ingresan al puerto de San Antonio como también a los depósitos llamados puertos

secos. Deberían considerar otra ubicación para estos pórticos y lograr el propósito inicial, también con el ingreso de ello mejorar la ruta no sólo incrementar los ingresos para quienes licitan. En mi opinión, es importante destacar que la mayoría de las personas quienes transitan por estas vías somos trabajadores comunes y nuestros ingresos económicos no son tan altos como para solventar más de un viaje (ida y/o regreso) por estas vías pagando los costos que implica el costo de los pórticos."

157. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi preocupación y desacuerdo con la posibilidad de que el proyecto Acceso Sur a San Antonio implique el cobro de TAG para los usuarios de la vía.

Considero que no es adecuado que los habitantes de San Antonio deban asumir un costo adicional para acceder o desplazarse por una infraestructura que se desarrolla dentro de su propio territorio y que, además, busca mejorar principalmente la conectividad asociada a la actividad portuaria.

El cobro de TAG podría afectar especialmente a trabajadores, residentes y personas que deben desplazarse diariamente por motivos laborales, familiares, educacionales o de atención de salud, generando un costo permanente para quienes viven en la comuna.

Solicito que el proyecto considere y evalúe expresamente el impacto económico que tendría el sistema de peaje o TAG sobre los residentes de San Antonio, incluyendo alternativas que permitan evitar o disminuir este cobro para los usuarios locales. Asimismo, solicito que se informe de manera clara y transparente quiénes estarán sujetos al pago, cuáles serán las tarifas y bajo qué condiciones se aplicará el cobro."

158. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi oposición al proyecto en su configuración actual, debido a que considero que la ampliación de la infraestructura vial no puede evaluarse únicamente desde la perspectiva de mejorar la conectividad y el transporte de carga. La obra se emplaza en un territorio urbano donde viven personas y donde cualquier aumento de tránsito, ruido, contaminación, barreras físicas y alteración de los desplazamientos puede afectar directamente la calidad de vida de la comunidad.

Solicito que el SEA evalúe de manera integral estos impactos y que se prioricen alternativas que permitan mejorar la conectividad sin aumentar de manera desproporcionada las externalidades negativas para los habitantes de San Antonio."

159. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me preocupa especialmente que el proyecto requiera expropiaciones y desplazamiento de población. Considero que una compensación económica no necesariamente permite reparar la pérdida de redes familiares, vecinales, comunitarias y territoriales construidas durante años.

Solicito que antes de aprobar el proyecto se demuestre que no existen alternativas de diseño que permitan reducir significativamente las expropiaciones y el número de personas afectadas, y que se evalúe no solamente la pérdida de viviendas, sino también la alteración de los sistemas de vida y las redes sociales existentes."

160. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi preocupación por la interacción del proyecto con el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo “Ojos de Mar”. Considero que este ecosistema posee un valor ambiental y territorial que debe ser protegido frente a intervenciones que puedan modificar sus condiciones naturales.

Solicito que se evalúen con especial rigurosidad los posibles efectos sobre los flujos de agua, drenajes, escurrimientos, vegetación, fauna y funcionamiento ecológico del humedal, incluyendo impactos indirectos que puedan producirse durante la construcción y posteriormente durante la operación de la ruta.

Solicito además que se estudien alternativas que eviten o reduzcan al mínimo la afectación del humedal.”

161. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No al Tag para san Antonio”

162. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Pésima idea, ya que muchos san antóninos trabajamos en los alrededores y sería un costo bastante significativo al final del mes, agregando que las condiciones de la calle se encuentran en pésimas condiciones.

Además, que muchos debemos viajar constante mente a médicos especialistas. Lo q también aumenta el costo de aquellos viajes.

NO A LOS PORTICOS!!!!!”

163. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me parece un proyecto nefasto, siempre San Antonio siendo afectado, basta de que seamos una zona de sacrificio, sin beneficio alguno para la provincia. Me opongo rotundamente.”

164. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No encuentro justo que ahora tenga que pagar para poder ir a trabajar o a comprar al supermercado, ya que en este pueblito rural no tenemos nada y con lo caro que esta la vida ahora se nos sumaria un gasto más que no es menor, ya que mis hijos también estudian en san Antonio y los voy a dejar y a buscar todos los días, aguas buenas ya es una zona de sacrificio, con el tema de que es zona industrial y ahora nos siguen castigando con pórticos para entrar y salir de las casas, no lo encuentro para nada de justo.”

165. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“He vivido toda mi vida en la provincia de San Antonio he visto pasa autoridades y mi provincia sigue igual, detenida en el tiempo.

Durante este último tiempo, por mi trabajo, he entendido cómo funcionan las autopistas y sus concesiones y creo que es un gran robo para la gente. Ahora quieren instalar pórticos en una provincia que es el puerto principal del país, pero que nunca ha sido de interés para el país. Estos pórticos

seguirán saqueando a la provincia NO le darán nada a la comunidad más que gastos. Gente que usa esa alternativa desde el litoral norte al litoral sur porque las calles principales son mediocres llenas de parches y eventos de gran magnitud. Es irrisorio como se venden concesiones a empresas extranjeras y no hay control de estas y el cumplimiento de las bases de contratos, si es que los hay."

166. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes, como residente del sector de lo Zarate no podemos pagar un pórtico o Tag para movernos al centro de San Antonio o llolleo, el costo del combustible ya es altísimo y debemos ir a nuestros trabajos diariamente. Está vía siempre ha sido pública sin cobros. Hablo por mí y por toda la comunidad.

NO QUEREMOS TAGs ni PORTICOS EN SAN ANTONIO Y SUS ALREDEDORES."

167. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo el pórtico de la ruta 78"

168. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo los pórticos que se pondrán en nuestra comuna, paso día a día por los lugares en donde se ubicarán y no es rentable para mí ni para nadie!"

169. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi total desacuerdo con la instalación de pórticos TAG a la altura del peaje de Malvilla, ya que esta medida afecta directamente a quienes vivimos en el sector.

Para nosotros, trasladarnos para ir a trabajar, llevar a nuestros hijos al colegio, realizar trámites, acudir a servicios de salud o incluso enfrentar una emergencia, son necesidades cotidianas y no viajes que podamos evitar. Con estos pórticos, cada entrada o salida significaría un nuevo gasto para las familias.

Considero injusto que tengamos que pagar constantemente por desplazarnos dentro de nuestro propio sector, afectando aún más el presupuesto familiar.

Solicito al Ministerio de Obras Públicas reconsiderar esta medida y buscar alternativas que no perjudiquen económicamente a los vecinos de Malvilla y sectores aledaños.

No estamos en contra del desarrollo vial, estamos en contra de que este costo recaiga directamente sobre quienes necesitamos utilizar estas vías todos los días."

170. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Nosotros acá somos un pueblo de mucho adulto mayor y para poder abastecernos debemos salir hacia San Antonio la mayoría somos jubilados con pensiones bajas y pretenden instalar pórticos para salir si hoy para salir a comprar los Uber cobran 12 mil pesos x ida más 12mil por traernos de vuelta o sea que con los pórticos subirán la tarifa salimos 2 veces al mes a abastecernos tenemos que tener 48mil pesos para pasaje del mes y nos quedan 150mil para vivir y los remedios de además acá hay niños

escolares que transitan todos los día donde hay que ir a dejarlos y ir a retirarlos o sea 4hay que pagar 4 pórticos diarios si es que es un pórtico y si son 2, es mucho el abuso"

171. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**ASUNTO: Solicitud de reconsideración de instalación de pórticos de peaje y, subsidiariamente, exención del cobro para habitantes de comunidades rurales***

A quien corresponda:

Por medio de la presente, quisiera transmitir la preocupación y el grave perjuicio que la instalación de pórticos de peaje significaría para los habitantes de las comunidades rurales ubicadas entre La Marquesa, San Antonio y Cartagena.

Actualmente, en este sector existen numerosas familias que viven de manera permanente en zonas rurales desde hace varios años e incluso décadas. Se trata de comunidades que han desarrollado su vida familiar, laboral y educacional en estos territorios y que, por las propias características de la vida rural, ya deben asumir diariamente una serie de costos y dificultades que no enfrentan quienes viven dentro de los sectores urbanos.

A modo de ejemplo, en mi caso particular no cuento con agua potable. Debo abastecerme mediante camiones aljibe proporcionados por la municipalidad y, dado que el suministro municipal resulta insuficiente, debo adquirir agua de manera particular y permanente.

Tampoco cuento con alcantarillado, por lo que debo utilizar una fosa séptica, cuyo funcionamiento requiere mantenciones periódicas y la compra constante de productos químicos para evitar su saturación y los malos olores.

En materia de electricidad, tampoco existe una red pública que llegue directamente hasta mi vivienda. Existe un transformador que abastece hasta una parcela determinada y, desde allí, cada vecino debe instalar y mantener su propio tendido eléctrico, incluyendo remarcadores y las labores de mantención correspondientes. Esto implica gastos permanentes asociados al mantenimiento de las líneas, poda y corte de árboles, reparación de instalaciones y otras situaciones propias de vivir en un sector rural.

A lo anterior se suma el estado de los caminos. Los accesos a nuestras viviendas, tanto públicos como privados, son principalmente caminos de tierra, mientras que las caleteras existentes no se encuentran pavimentadas ni, en muchos casos, en condiciones adecuadas para su utilización. Esto genera un deterioro constante de los vehículos y, en consecuencia, gastos de mantención y reparación considerablemente mayores.

Estos son solamente algunos de los costos habituales asociados a vivir en una zona rural. A ello debemos agregar los desplazamientos diarios que resultan indispensables para desarrollar actividades laborales, educacionales y familiares.

En mi caso, mi marido debe recorrer diariamente aproximadamente 18 kilómetros de ida y otros 18 kilómetros de regreso para poder trasladarse a su trabajo. Por mi parte, debo realizar desplazamientos similares, además de trasladarme diariamente hasta San Antonio para llevar a mi hijo al colegio y posteriormente regresar a buscarlo. En definitiva, entre ambos recorremos aproximadamente 120 kilómetros diarios.

*Esto representa un gasto significativo en combustible y también un mayor desgaste y costo de mantención del vehículo. Actualmente, nuestro gasto mensual en combustible alcanza aproximadamente los **$450.000.***

En este contexto, y considerando que quienes vivimos en sectores rurales ya debemos asumir costos considerablemente mayores por el simple hecho de residir alejados de los centros urbanos, la incorporación de un nuevo cobro permanente por concepto de peaje representa una carga económica que puede resultar difícil o incluso imposible de sostener para muchas familias.

Debemos considerar, además, que quienes vivimos en estas localidades nos encontramos alejados de servicios esenciales como colegios, centros comerciales, bancos, centros de salud y hospitales. Por lo tanto, nuestros desplazamientos no responden necesariamente a decisiones recreativas o prescindibles, sino que forman parte de las actividades básicas y cotidianas de nuestras familias.

Condiciones de las vías alternativas

Otro aspecto que resulta especialmente preocupante es la existencia y condición de las vías alternativas.

Actualmente no existen caminos de servicio que se encuentren en condiciones adecuadas para ser utilizados como una vía secundaria eficiente entre La Marquesa, San Antonio y Cartagena. Los caminos existentes son, en numerosos sectores, de tierra y presentan hoyos, deterioro y acumulación de basura.

A ello se suma que determinadas vías son utilizadas por camiones pertenecientes a empresas aledañas, incluso como lugares de estacionamiento, lo que reduce aún más el espacio disponible y genera dificultades para la circulación de los vecinos.

En los sectores donde existen vías alternativas, estas tampoco parecen contar con una capacidad suficiente para absorber el tránsito de la población rural que diariamente necesita desplazarse hacia San Antonio, Cartagena u otros sectores.

Asimismo, existen lugares que se han transformado en verdaderos microbasurales, donde se acumulan residuos, colchones y otros elementos, situación que afecta las condiciones de seguridad, salubridad y tránsito de quienes deben utilizar dichos caminos.

Por lo tanto, para muchas familias no resulta realista plantear simplemente la utilización de caminos alternativos como solución frente al cobro de los pórticos. El uso de estas vías podría significar mayores tiempos de desplazamiento, deterioro de los vehículos, dificultades de circulación y exposición a condiciones que actualmente no resultan adecuadas para absorber el tránsito diario de toda la comunidad.

Impacto para las familias rurales

Como es posible apreciar, para nuestra comunidad la instalación de pórticos de peaje con cobro diario no constituye simplemente un nuevo gasto menor, sino que puede transformarse en un perjuicio económico permanente y significativo, afectando directamente la estabilidad económica y la calidad de vida de las familias que viven en estos sectores.

Especialmente preocupante resulta la situación de los niños y adolescentes que deben trasladarse diariamente a sus establecimientos educacionales, de las personas mayores que necesitan acudir a centros de salud y hospitales, de quienes deben desplazarse diariamente por motivos laborales y, en general, de todas las familias que no cuentan con una alternativa real de transporte o de desplazamiento que les permita evitar estos cobros.

Por todo lo anteriormente expuesto, ***solicito respetuosamente que se reconsidere la instalación y/o modalidad de cobro de los pórticos de peaje contemplados para estos sectores****, teniendo especialmente presente la realidad y las condiciones particulares de las comunidades rurales existentes entre La Marquesa, San Antonio y Cartagena.*

En caso de que la instalación y cobro de estos pórticos sea finalmente implementada, solicitamos, como medida subsidiaria, que se establezca una ***exención total del pago para los habitantes permanentes de las comunidades rurales afectadas****, mediante un mecanismo que permita acreditar la residencia y que garantice que las familias locales no deban asumir un costo permanente por desplazamientos que resultan indispensables para su vida cotidiana.*

El crecimiento y desarrollo de las ciudades y de la infraestructura vial debe considerar también a las comunidades que históricamente han habitado estos territorios. Dicho desarrollo no debería traducirse en una carga económica desproporcionada para quienes viven en sectores rurales y que ya deben asumir diariamente mayores costos para acceder a servicios básicos, educación, salud, trabajo y comercio.

Por lo anterior, solicitamos que nuestra realidad sea debidamente considerada y que se adopten medidas concretas que permitan compatibilizar el desarrollo de la infraestructura vial con el derecho de las familias rurales a mantener una vida digna y económicamente sostenible en los lugares donde han construido sus hogares.

Esperando una favorable acogida y una respuesta que considere las circunstancias particulares de nuestra comunidad, se despide atentamente*"*

172. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo a la instalación de pórticos en los sectores urbanos de nuestra ciudad."

173. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Frente a la instalación de pórticos en la carretera se propone inscribir la patente del auto particular a los vecinos de los ´pueblos usuarios (Lo Zarate, Lo Abarca y todas las localidades conexas), para que sean excluidos del cobro de tag en esos pórticos."

174. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los posibles cobros por utilizar está ruta ya que no se dispone de otro acceso a la comuna y tampoco no podemos estar pagando por el derecho de trasladarnos dentro de las comunas"

175. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Si no es posible excluir del pago de tag a los autos particulares de los poblados rurales como Lo Zarate, Lo Abarca y otros anexos a definir, se propone abrir una entrada o empalme a la carretera de Algarrobo a San Antonio en el paso sobre nivel del camino de Lo Abarca a San Sebastián. De esta manera los vecinos ya no utilizarían la ruta 78 para ir a San Antonio, Lolleo o Santo Domingo."

176. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Causaría un tremendo daño al presupuesto familiar, el cobro por utilizar la ruta en áreas que están prácticamente adentro de la ciudad."

177. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como residente de San Antonio, manifiesto mi preocupación por la instalación de pórticos de cobro en el acceso sur de la comuna. Estimo que el proyecto no evalúa adecuadamente los efectos socioeconómicos sobre los habitantes que utilizan diariamente esta vía para desplazarse por motivos laborales, educacionales, de salud y familiares. Asimismo, solicito que se analice el potencial aumento de tránsito en vías urbanas alternativas debido a la evasión de los cobros, lo que podría afectar la calidad de vida, la seguridad vial y la conectividad de los vecinos."

178. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al pórtico, hay muchas personas que trabajan a diario entre San Antonio y la zona rural (Malvilla, lo Zárate, lo Abarca, el Turco, las Palmas etc)"

179. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**ASUNTO: SOLICITUD URGENTE DE RECONSIDERACIÓN DE NUEVOS PÓRTICOS DE COBRO Y PROTECCIÓN DE LAS COMUNIDADES RURALES DE SAN ANTONIO***

A quien corresponda:

*Por medio de la presente, queremos expresar nuestra **profunda preocupación, angustia e incertidumbre** frente a la eventual instalación de nuevos pórticos de cobro en el sector de Aguas Buenas y el impacto que esta medida tendría sobre las familias que vivimos permanentemente en los sectores rurales de San Antonio, Malvilla, Leyda y sus alrededores.*

Queremos que esta preocupación sea entendida en toda su dimensión.

Para quienes vivimos en estos sectores, esto no significa simplemente "pagar un peaje".

Significa que, a partir de una decisión que no depende de nosotros, podríamos tener que comenzar a pagar cada vez que necesitemos salir de nuestras casas para trabajar, estudiar, ir al médico, comprar alimentos, realizar un trámite o acceder a cualquier servicio básico.

*Y eso, para una familia que vive en una parcela y que depende diariamente de su vehículo para poder desenvolverse, **puede transformarse en una carga económica permanente y difícil de sostener.***

LLEVAMOS DÉCADAS VIVIENDO EN ESTE TERRITORIO

*En nuestro caso, llevamos aproximadamente **35 años viviendo en nuestra parcela.***

Durante todo este tiempo hemos construido aquí nuestros hogares, nuestras familias y nuestra vida.

No somos personas que hayan llegado recientemente a un sector rural desconociendo las condiciones existentes.

Llevamos décadas viviendo con ellas.

*Hemos vivido durante años con **caminos de tierra, barro durante el invierno, caleteras que no han contado con las condiciones de pavimentación que necesitamos, deterioro de las vías y un tránsito cada vez mayor de camiones.***

Hemos debido asumir el desgaste de nuestros vehículos, los costos de combustible y las dificultades de desplazamiento que implica vivir alejados de la ciudad.

Hemos aprendido a convivir con todo eso porque este es nuestro hogar.

Pero una cosa es asumir las dificultades propias de vivir en una zona rural y otra muy distinta es que ahora se nos agregue un cobro permanente cada vez que necesitamos desplazarnos.

NO NOS DESPLAZAMOS POR OPCIÓN

Este punto es fundamental.

Las personas que vivimos en las parcelas no utilizamos diariamente las carreteras por comodidad.

No salimos de nuestras casas porque queremos recorrer largas distancias.

Lo hacemos porque no tenemos otra alternativa.

Necesitamos llegar a nuestros trabajos.

Nuestros hijos necesitan llegar a sus colegios.

Necesitamos comprar alimentos.

Necesitamos acudir a farmacias, bancos y servicios públicos.

Necesitamos ir al médico.

Necesitamos llevar a nuestros adultos mayores a sus controles.

Necesitamos realizar trámites.

Necesitamos abastecernos de cosas tan básicas como el agua.

Nuestra vida cotidiana depende de poder desplazarnos.

Por eso nos resulta tan preocupante que se pretenda incorporar un nuevo cobro justamente en las rutas que necesitamos utilizar para acceder a la ciudad.

¿CUÁNTO MÁS PUEDE SOPORTAR UNA FAMILIA?

Esta es la pregunta que queremos que las autoridades se hagan.

Porque cuando se habla de un peaje, muchas veces se piensa en el valor de un solo viaje.

*Pero **una familia no realiza un solo viaje.***

Una persona que trabaja en la ciudad puede tener que salir y regresar todos los días.

Un niño debe ir y volver del colegio.

Un adulto mayor puede tener controles médicos durante el mes.

Una familia necesita hacer compras y trámites.

Un trabajador puede necesitar trasladarse incluso más de una vez durante una jornada.

*Por lo tanto, un cobro que individualmente puede parecer pequeño puede transformarse, al multiplicarse por todos los desplazamientos, en **decenas de miles de pesos mensuales y cientos de miles de pesos al año.***

Y eso se suma a todo lo demás:

combustible, estacionamientos, mantenciones, neumáticos, reparaciones y desgaste de los vehículos.

Los sueldos no aumentan cada vez que aparece un nuevo cobro.

Las pensiones tampoco.

UNA REALIDAD QUE NO SE PUEDE IGNORAR

La realidad económica de las familias actualmente es difícil.

Cada mes debemos enfrentar el aumento del costo de los alimentos, medicamentos, combustible, servicios básicos y mantención de nuestros hogares.

Quienes vivimos en sectores rurales ya partimos desde una posición económicamente más desfavorable en materia de transporte.

Estamos obligados a recorrer mayores distancias.

Dependemos del vehículo particular.

Nuestros vehículos se deterioran más por las condiciones de los caminos.

Tenemos mayores gastos de combustible.

Y ahora se nos plantea la posibilidad de agregar un nuevo pago por desplazarnos.

¿En qué momento se considera la realidad económica de quienes vivimos aquí?

¿En qué momento se considera que no todos tenemos los mismos ingresos?

¿En qué momento se considera que para algunas familias ese cobro puede significar tener que elegir entre pagar un traslado, comprar medicamentos o cubrir otra necesidad del hogar?

NUESTROS ADULTOS MAYORES SON QUIENES MÁS NOS PREOCUPAN

Esta situación nos genera una angustia especial por nuestros adultos mayores.

En nuestras comunidades viven personas que dependen de sus familias para poder trasladarse y que deben viajar periódicamente a San Antonio, Melipilla u otros centros urbanos por razones de salud.

Pensemos, por ejemplo, en una persona mayor que vive de una pensión limitada y que necesita acudir regularmente a sus controles médicos.

Ya debe pagar combustible.

Ya debe pagar estacionamiento.

Muchas veces necesita que alguien deje de trabajar o disponga de su tiempo para acompañarla.

Y ahora podría tener que sumar un nuevo cobro vial cada vez que necesite trasladarse.

¿Cómo se supone que una persona que vive de una pensión pueda absorber indefinidamente nuevos costos por algo tan básico como acceder a atención médica?

La salud no es un lujo.

Ir al médico no es opcional.

Y vivir en una parcela no debería significar pagar más por enfermarse.

TAMBIÉN ESTÁ EL AGUA

Para quienes vivimos en sectores rurales, el acceso al agua constituye una preocupación permanente.

Muchas familias debemos comprar agua y recibirla mediante camiones que ingresan hasta nuestros hogares.

Por eso nos preocupa también el posible efecto que los nuevos cobros puedan tener sobre estos servicios.

Si los camiones que abastecen de agua deben asumir nuevos costos para ingresar y salir de nuestros sectores, ***¿quién terminará pagando ese costo?***

Existe una preocupación legítima de que finalmente sea trasladado al precio del agua que debemos comprar.

No estamos hablando de un producto de lujo.

Estamos hablando de agua para nuestras casas.

Por eso solicitamos que este impacto sea estudiado antes de implementar cualquier sistema de cobro.

LOS CAMINOS ALTERNATIVOS NO SON UNA SOLUCIÓN REAL

También nos preocupa profundamente que se considere que la existencia de caminos secundarios resuelve el problema.

Quienes vivimos aquí conocemos esos caminos.

Sabemos lo que ocurre cuando llueve.

Sabemos lo que significa circular por caminos de tierra, con barro, hoyos y deterioro.

Sabemos lo que significa encontrarnos con el tránsito de camiones.

Sabemos cuánto se deterioran nuestros vehículos.

Y sabemos cuánto puede aumentar el tiempo de traslado.

Por eso, ***no se puede simplemente decirle a una familia que utilice una ruta alternativa como si todas las vías fueran equivalentes.***

No lo son.

Una verdadera alternativa debe ser segura, transitable, estar en condiciones adecuadas y permitir que una comunidad completa pueda desplazarse sin quedar expuesta a mayores riesgos y costos.

SENTIMOS QUE NOS ESTÁN CERRANDO LAS SALIDAS

Esta es quizás una de nuestras mayores preocupaciones.

Quienes vivimos en esta zona ya debemos asumir los costos asociados a desplazarnos por la Ruta 78 hacia otros sectores.

Cuando necesitamos ir hacia Santiago, existen cobros en la ruta, incluyendo el sistema Free Flow de Puangue.

Y cuando necesitamos desplazarnos hacia Melipilla u otros centros urbanos, también debemos considerar los costos asociados al uso de las carreteras.

Ahora se plantea además incorporar nuevos cobros en el acceso hacia San Antonio.

¿Qué alternativa nos queda?

Para un habitante urbano puede existir la posibilidad de utilizar transporte público, caminar, tomar otro recorrido o resolver sus necesidades dentro de su propia comuna.

Para muchas familias rurales, esas alternativas simplemente no existen en las mismas condiciones.

Por eso sentimos que podríamos terminar ***encerrados entre distintos puntos de cobro****, pagando para poder salir y pagando nuevamente para poder acceder a los servicios que necesitamos.*

ESTO NO PUEDE ANALIZARSE SOLAMENTE COMO UN MODELO DE COBRO

Pedimos que esta situación no sea evaluada solamente desde una perspectiva económica o de concesión vial.

Aquí también existe una dimensión ***social, territorial y humana.***

Hay comunidades completas viviendo en estos sectores.

Hay trabajadores.

Hay niños.

Hay adultos mayores.

Hay personas enfermas.

Hay familias que llevan décadas viviendo aquí.

Hay personas que dependen diariamente de estas rutas para poder trabajar y mantener a sus familias.

No somos números ni vehículos que pasan por un pórtico.

Somos personas que vivimos en este territorio y que necesitamos desplazarnos para poder llevar adelante nuestra vida.

NO ESTAMOS PIDIENDO UN PRIVILEGIO

Queremos dejar esto absolutamente claro.

No estamos solicitando un privilegio.

No estamos diciendo que las obras de infraestructura no sean necesarias.

Lo que estamos solicitando es que ***no se nos haga pagar de manera desproporcionada por vivir en el lugar donde hemos construido nuestras vidas.***

Durante 35 años hemos asumido los costos y dificultades de vivir en una zona rural.

Hemos soportado caminos deficientes, barro, largas distancias, tránsito de camiones y la necesidad de depender de nuestros vehículos.

Lo que pedimos es que ahora no se agregue una nueva barrera económica a una realidad que ya es difícil.

POR TODO LO ANTERIOR, SOLICITAMOS

Solicitamos respetuosamente que se ***reconsidere la instalación y/o modalidad de cobro de los nuevos pórticos contemplados para estos sectores****, evaluando de manera seria y concreta el impacto que tendrán sobre las comunidades rurales.*

Solicitamos que antes de implementar el sistema se realice una evaluación que considere:

- *El número de familias que viven permanentemente en los sectores rurales afectados.*
- *Las distancias que deben recorrer diariamente.*
- *La dependencia del vehículo particular.*
- *Los costos actuales de combustible y mantención.*
- *Las condiciones reales de los caminos alternativos.*
- *El tránsito de camiones existente en la zona.*
- *El traslado diario de niños y trabajadores.*
- *Las necesidades de desplazamiento de adultos mayores y personas que requieren atención médica.*

- *El abastecimiento de agua mediante camiones.*
- *Y el impacto económico acumulativo que tendrán los nuevos cobros sobre los hogares.*

Y SI EL COBRO FINALMENTE SE IMPLEMENTA

En caso de que los pórticos sean finalmente instalados y comiencen a operar, solicitamos como ***medida mínima de protección para las comunidades rurales*** *que se establezca una* ***exención total del pago para los residentes permanentes de los sectores directamente afectados.***

Esta exención podría establecerse mediante un mecanismo de acreditación de domicilio que permita identificar a quienes efectivamente viven en estas comunidades.

Consideramos que esta sería una medida razonable para evitar que las familias que históricamente han habitado estos sectores terminen pagando permanentemente por los desplazamientos indispensables para su vida cotidiana.

FINALMENTE

Queremos transmitir algo que quizás las cifras no logran mostrar completamente:

esta situación nos tiene profundamente angustiados.

Nos preocupa pensar que salir de nuestras casas para ir a trabajar, llevar a nuestros hijos al colegio, comprar alimentos, ir al médico o acompañar a nuestros padres pueda transformarse en un gasto que debamos calcular cada vez.

Nos preocupa que nuestros adultos mayores tengan que pensar cuánto cuesta ir a sus controles.

Nos preocupa que el costo de trasladar agua pueda aumentar.

Nos preocupa que las familias tengan que restringir sus desplazamientos porque simplemente no les alcanza el dinero.

Y nos preocupa, sobre todo, que después de décadas viviendo en estos territorios, se adopte una decisión que haga todavía más difícil y costoso algo tan básico como ***entrar y salir de nuestras propias comunidades.***

No queremos que vivir en una parcela se transforme en un castigo económico.

No queremos que las familias rurales tengan que pagar más simplemente porque viven lejos de los centros urbanos.

No queremos que nuestros niños, trabajadores y adultos mayores sean quienes terminen soportando las consecuencias económicas de una medida que no pueden evitar.

Queremos desarrollo, conectividad y mejores caminos.

Pero queremos un desarrollo que ***considere a las personas que viven en el territorio*** *y que no termine convirtiendo sus necesidades básicas de desplazamiento en una nueva fuente de endeudamiento y preocupación familiar.*

Por todo lo anterior, solicitamos que esta situación sea revisada con la máxima seriedad y que se adopten medidas concretas para proteger a las comunidades rurales afectadas.

Porque para nosotros esto no es simplemente un nuevo cobro.

Es el costo de poder seguir haciendo nuestra vida.*"*

180. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me parece que la posible puesta de un sistema de pago en la periferia de la ciudad de San Antonio abruma increíblemente la economía de los ciudadanos.

Para todos, es fundamental el poder movernos entre comunas. El poder ir al trabajo en el camino hacia Melipilla a diario, hacia comunas aledañas, y el pago recurrente de esto afecta principalmente a la clase trabajadora.

Espero que se reconsidere de una manera seria y empática con la ciudadanía, la puesta en marcha de este plan que nos afecta a todos como sanantoninos, en donde incluso, el porcentaje de desempleo es bastante alto.”

181. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Completamente innecesarios. No existen mejoras en vialidad y aumenta el costo de transportes y mercaderías en la provincia.”

182. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Junto con saludar, me dirijo a ustedes como residente de la zona que será afectada por la implementación de nuevos pórticos de cobro TAG asociados a las nuevas obras viales desarrolladas en el contexto del crecimiento y expansión de la actividad portuaria.

Comprendo la necesidad de mejorar la infraestructura vial y de generar soluciones que permitan enfrentar el aumento del flujo vehicular producto del crecimiento portuario. Sin embargo, existe una situación que considero necesario que las autoridades revisen: quienes vivimos permanentemente en esta zona no utilizamos estas vías exclusivamente por motivos recreativos o de traslado ocasional, sino que necesitamos desplazarnos diariamente para desarrollar actividades esenciales de nuestra vida cotidiana.

Para muchos residentes, estos desplazamientos incluyen ir y regresar diariamente del trabajo, llevar y retirar a nuestros hijos de sus establecimientos educacionales, acudir a centros médicos, hospitales y servicios de urgencia, realizar compras y trámites, acceder a servicios básicos y cumplir con otras necesidades indispensables de nuestros hogares.

La implementación de un cobro TAG en estos desplazamientos podría significar para las familias residentes un gasto permanente y obligatorio, que se acumularía diariamente durante todo el año. En consecuencia, el costo de una infraestructura cuya necesidad surge principalmente del crecimiento de la actividad portuaria podría terminar siendo asumido, en parte importante, por personas que simplemente necesitan movilizarse dentro de su propio territorio para desarrollar su vida cotidiana.

Considero especialmente importante que antes de implementar definitivamente estos cobros se tenga en consideración el impacto acumulativo que tendrá para las familias que deberán utilizar diariamente estas vías.

No se pretende cuestionar la necesidad de contar con mejores caminos ni el desarrollo de la actividad portuaria, sino solicitar que dicho desarrollo sea compatible con las necesidades y condiciones de vida de quienes habitamos permanentemente en la zona.

Solicito que esta situación sea revisada y que se informe a la comunidad qué medidas de mitigación, tarifas diferenciadas, exenciones u otros mecanismos se contemplan para los residentes que serán afectados directamente por estos nuevos cobros.

Agradezco desde ya la recepción de esta solicitud y espero que la situación de los residentes sea considerada dentro de las decisiones relacionadas con la implementación y operación de los nuevos sistemas de cobro."

183. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes junto con saludar me dirijo a usted para dejar mi preocupación por el proyecto de instalación de pórticos desde San Antonio a Santiago. Lamentablemente somos una comuna de mucha desigualdad socio económica, muchos de nosotros debemos salir de nuestros hogares a Santiago y por supuesto debemos solventar los gastos que la locomoción nos agregará a los pasajes, sin considerar que si tienes vehículo más caro serán estos dichos cobros.

En consideración a la situación a nivel de comuna creo representar a la mayoría de los y las vecinas del sector. Sin mas me despido cordialmente, con la esperanza que no se lleve a cabo el proyecto de la autopista. Gracias"

184. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi observación particular. No queremos pórticos en aguas buenas. Los vecinos que aún resistimos en la comunidad somos gente de esfuerzo, y q tengamos q pagar por cada vez q nos movemos hasta para ir al centro a comprar pan es algo injusto. lo que menos pagaría al mes una persona son 60mil pesos, q no están sobrando en un sueldo básico. Al contrario. Tenemos una zona de escuela, muchos papás son de escasos recursos y q tengan q pagar peaje x algo q muchas veces los ayuda económicamente como es la educación y la alimentación, pienso q no corresponde. Ni siquiera la autopista ha Sido capaz de cumplir con lo ofrecido anteriormente y ahora quieren sacar más dinero.

Para peor quieren quitar un trecho de terreno a la escuela, que de por si es chica y con pocos recursos. Porque siempre los más pobres se ven afectados.?"

185. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"San Antonio es un pueblo chico para instalar pórticos sobre todo 3 una burla

Lo otro la gran mayoría de las personas de malvilla vienen en su día a día a trabajar, estudiar y en su vida cotidiana no queremos pórticos para san Antonio"

186. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**ASUNTO: SOLICITUD DE NO APROBACIÓN PÓRTICOS TAG RUTA 78 DESDE LEYDA A LLOLLEO Y SUS ACCESOS***

A nuestras autoridades,

*Los vecinos de los sectores rurales de **San Antonio, Malvilla, Leyda, Aguas Buenas y alrededores** queremos manifestar nuestra profunda preocupación por la eventual instalación de nuevos pórticos de cobro.*

*Para quienes vivimos en estas zonas, no se trata simplemente de pagar un peaje. Dependemos diariamente de nuestros vehículos para **trabajar, llevar a nuestros hijos al colegio, asistir al médico, comprar alimentos, realizar trámites y acceder a servicios básicos.***

Muchas familias llevamos décadas viviendo en este territorio y ya asumimos altos costos de combustible, mantención de vehículos y desplazamiento debido a las largas distancias y las condiciones de los caminos.

Un nuevo cobro significaría una carga económica permanente, afectando especialmente a ***familias, trabajadores, adultos mayores y personas que necesitan atención médica****. También nos preocupa el posible aumento del costo del agua transportada por camiones, ya nuestras comunidades rurales no cuentan con agua potable y tenemos que comprar muchas veces el vital elemento de forma particular con los vistos asociados que esto implica.*

Los caminos alternativos tampoco constituyen una solución adecuada si no cuentan con condiciones seguras y transitables.

Por todo lo anterior, solicitamos ***reconsiderar la instalación y modalidad de estos nuevos cobros*** *y evaluar seriamente su impacto sobre las comunidades rurales.*

No estamos pidiendo un privilegio. Estamos pidiendo que vivir en una zona rural no se transforme en una penalización económica para poder acceder a servicios básicos y salir de nuestros propios hogares.

Solicitamos que nuestra situación sea escuchada y considerada antes de tomar una decisión definitiva."

187. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo a cobro con pórticos, ya que trabajo en el HCV y mis hijos estudian en San Antonio, encuentro que es absurdo pagar a diario para llegar a mi hogar y cada vez que sea necesario."

188. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En lo personal creo que es muy malo esto que están haciendo ya que nos matan por todos lados con los TAG acá ay mucha necesidad creo es un robo"

189. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecino y usuario habitual de la Ruta 78, manifiesto formalmente mi ***rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", en los términos actualmente planteados****, debido a los potenciales impactos económicos, sociales, ambientales y de movilidad que su ejecución y posterior operación podrían generar sobre las comunidades y usuarios habituales de esta vía.*

Esta observación surge desde la experiencia cotidiana de quienes utilizamos la Ruta 78 como una vía esencial para desplazarnos hacia nuestros lugares de trabajo, trasladar a nuestros hijos, acceder a establecimientos educacionales y de salud, realizar trámites y desarrollar nuestras actividades familiares y económicas.

La Ruta 78 no constituye para miles de personas una alternativa de desplazamiento ocasional, sino una ***infraestructura fundamental para la conectividad diaria de las comunidades de la zona****. Por ello, cualquier intervención de esta magnitud debe considerar no solo los beneficios asociados al mejoramiento de la infraestructura, sino también la distribución de sus costos, externalidades e impactos sobre quienes utilizan y habitan el territorio.*

1. Impacto económico sobre los usuarios habituales

Uno de los principales motivos de mi rechazo se relaciona con el ***impacto económico que el proyecto podría generar sobre las familias y trabajadores que utilizan diariamente la Ruta 78.***

Para quienes dependemos de esta vía para desarrollar nuestras actividades cotidianas, los costos de transporte ya representan una carga permanente asociada al combustible, mantenciones, desgaste de los vehículos, tiempos de desplazamiento y otros gastos derivados de la movilidad.

En este contexto, resulta necesario evaluar con especial atención cualquier eventual incremento de los costos asociados al uso de la infraestructura vial, particularmente aquellos derivados de ***peajes u otros mecanismos de financiamiento de la concesión****.*

Cabe preguntarse, legítimamente, si resulta equitativo que los vecinos, trabajadores y familias que utilizan diariamente esta carretera deban asumir una parte significativa de los costos de una infraestructura que, además de mejorar la conectividad general, se encuentra estrechamente vinculada a las necesidades de expansión y desarrollo de la actividad portuaria y del transporte de carga.

Si el proyecto responde, en parte relevante, a requerimientos asociados al crecimiento de una actividad económica de alcance nacional, considero necesario que la evaluación determine con claridad ***quiénes reciben sus beneficios y quiénes deberán asumir sus costos directos e indirectos.***

No resulta razonable que el financiamiento de infraestructura vinculada al desarrollo portuario recaiga desproporcionadamente sobre las familias que utilizan la Ruta 78 por una necesidad cotidiana.

2. Impactos sobre la movilidad y la vida cotidiana

La Ruta 78 forma parte esencial de nuestra vida diaria. Por ella se desplazan trabajadores, estudiantes, familias y usuarios que necesitan mantener una conectividad permanente con sus lugares de trabajo, establecimientos educacionales, centros de salud y servicios.

La ejecución de obras de esta magnitud podría generar ***desvíos, reducción temporal de pistas, restricciones de circulación, congestión, aumento de los tiempos de viaje y dificultades de acceso****, afectando directamente a quienes actualmente utilizan esta vía.*

Estos impactos no deberían analizarse únicamente desde una perspectiva de tránsito vehicular, sino también considerando sus consecuencias sobre la vida cotidiana de las personas.

Para una familia cuyos integrantes deben cumplir horarios laborales y escolares, incluso incrementos aparentemente moderados en los tiempos de viaje pueden traducirse en mayores gastos, menor tiempo disponible para actividades familiares y una disminución de la calidad de vida.

Por ello, considero fundamental que la evaluación del proyecto contemple tanto los beneficios esperados una vez finalizadas las obras ***como los costos e impactos que deberán soportar las comunidades durante todo el período de construcción.***

3. Preocupación por los impactos ambientales

Asimismo, manifiesto mi preocupación respecto de los potenciales impactos ambientales asociados a una intervención vial de esta magnitud y al eventual incremento del tránsito asociado al desarrollo de la actividad portuaria.

Entre los aspectos que considero necesario evaluar de manera rigurosa se encuentran las eventuales emisiones atmosféricas, ruido, generación de polvo, intervención del territorio, alteración o pérdida de vegetación, afectación de ecosistemas y otros impactos derivados del aumento del flujo vehicular, particularmente de vehículos de transporte de carga.

Desde la perspectiva de quienes vivimos y nos desplazamos en este territorio, resulta fundamental que la evaluación ambiental considere ***no solo los impactos directos del proyecto, sino también aquellos acumulativos y sinérgicos*** *que pudieran generarse en conjunto con otros proyectos de infraestructura y con el crecimiento proyectado de la actividad portuaria.*

Las comunidades experimentamos estos efectos de manera integrada, por lo que considero insuficiente analizar cada iniciativa de manera completamente aislada cuando sus efectos pueden coincidir territorial y temporalmente.

El desarrollo económico y portuario debe ser compatible con la protección del medio ambiente y con el derecho de las comunidades a mantener condiciones adecuadas de habitabilidad y calidad de vida.

4. Distribución de los costos y beneficios del desarrollo portuario

Reconozco la importancia estratégica que tiene el Puerto de San Antonio para la economía regional y nacional. Sin embargo, considero necesario que el desarrollo de esta actividad sea acompañado de una ***distribución equilibrada de sus beneficios y de las cargas que genera sobre el territorio.***

Los habitantes de las comunas vinculadas a la Ruta 78 no somos únicamente usuarios de una carretera. Somos trabajadores, padres, madres, estudiantes y familias que utilizamos esta infraestructura diariamente y que convivimos de manera permanente con sus efectos.

En consecuencia, si una parte relevante de la infraestructura vial se desarrolla para atender las necesidades presentes y futuras de la actividad portuaria y del transporte de carga, considero necesario revisar especialmente que ***los costos económicos, ambientales y sociales no sean trasladados de manera desproporcionada a las comunidades locales y usuarios habituales.***

El desarrollo de infraestructura de carácter estratégico debe incorporar mecanismos que permitan compatibilizar el crecimiento económico con el bienestar de las personas que habitan el territorio.

5. Solicitud

Por las razones expuestas, ***manifiesto mi rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", en los términos actualmente planteados****, y solicito que durante su evaluación se considere de manera efectiva la opinión, experiencia y preocupaciones de las comunidades y usuarios habituales de la Ruta 78.*

En particular, solicito que se evalúen rigurosamente:

- ***Los impactos económicos*** *que el proyecto podría generar sobre las familias y trabajadores que utilizan diariamente la Ruta 78.*
- ***El eventual incremento de peajes y otros costos de transporte****, considerando su impacto acumulativo sobre los usuarios frecuentes.*
- ***Los tiempos de desplazamiento durante la etapa de construcción****, incluyendo desvíos, restricciones de circulación y eventuales períodos de congestión.*
- ***Los efectos sobre la movilidad cotidiana*** *de las comunidades y usuarios de la vía.*
- ***Los impactos ambientales acumulativos y sinérgicos*** *asociados al proyecto y al crecimiento de la actividad portuaria y del transporte de carga.*
- *Los posibles efectos sobre* ***calidad del aire, ruido, territorio, vegetación, ecosistemas y calidad de vida.***
- *La* ***distribución de costos y beneficios*** *asociados al proyecto, considerando especialmente a las comunidades que deberán convivir permanentemente con sus efectos.*

- *La existencia de **medidas de mitigación, compensación y participación ciudadana efectivas**, proporcionales a la magnitud de los impactos identificados.*

6. Consideración final

*Finalmente, considero que el desarrollo económico y portuario debe ser compatible con el **bienestar, la calidad de vida y la movilidad de las personas que habitan y utilizan este territorio.***

El progreso de una actividad económica de importancia nacional no debería traducirse en que las comunidades locales deban asumir, de manera desproporcionada, mayores costos de transporte, aumentos en los tiempos de desplazamiento, congestión o impactos ambientales.

Por ello, solicito que las necesidades y preocupaciones de quienes utilizamos diariamente la Ruta 78 sean consideradas como un elemento relevante dentro del proceso de evaluación del proyecto.

***No somos simplemente usuarios de una carretera. Somos las personas que diariamente vivimos, trabajamos y desarrollamos nuestras actividades en este territorio y que, por lo mismo, experimentaremos directamente las consecuencias de las decisiones que se adopten respecto de esta infraestructura**."*

190. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados/as

Me dirijo hacia ustedes para hacer sentir mi rechazo a este proyecto porque afecta mucho a los habitantes de San Antonio al cobrar a los ciudadanos de manera directa simplemente por circular dentro de la ciudad, afectando al bolsillo de la clase trabajadora. Los residentes de la comuna de San Antonio no debemos pagar por algo que siempre ha sido de libre circulación gratuita desde muchos años sin ningún problema.

En cambio la instalación de estos pórticos de telepeaje si puede causar problemas como desvíos de vehículos pequeños y grandes (camiones) por otras rutas, afectando a los ciudadanos de la comuna con contaminación ambiental y acústica y generación de baches en calles que no pertenecen al recorrido de estos vehículos.

También hago sentir mi malestar por la carencia de calzadas laterales gratuitas y permanentes en el proyecto, que permitan circular a los vehículos de residentes y locales sanantoninos libremente como lo hacen hasta el momento.

Por lo tanto, me opongo a la realización del proyecto, ya que afecta de sobremanera a los habitantes de la comuna y además requiere evaluación para identificar impactos ambiental y social en la misma, además de que falta comunicar con mayor transparencia el detalle a los residentes que se verán afectados por el proyecto."

191. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro innecesario los nuevos tags ya que a nosotros los trabajadores los que realmente luchamos día a día para tener un día más de vida con un plato de comida en la mesa ya no podremos hacerlo ya que todo se inflará y el pobre será más pobre"

192. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No correspondes estar cobrando para el uso diario a colegios y hospitales, Es una carretera que ya está pagada y no hay adelantos que justifiquen un cobro. Además que por Antonio Núñez hay un terminal de camiones que debería salir de ahí."

193. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Impresentable que se cobre telepeaje en la ciudad siendo que el camino es una obra pública financiada con nuestros impuestos. No aporta al desarrollo de la ciudad, empobreciendo y empeorando la calidad de vida de los habitantes de San Antonio."

194. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El desplazamiento diario desde sector rural lo Zarate hacia San Antonio constituye para las familias un gasto considerable en combustible ya q la locomoción colectiva es prácticamente nula, sumar un cobro de tag en un tramo tan corto no tiene ninguna justificación para quienes circulamos en vehículos livianos, si la razón del pórtico son las constantes reparaciones del tramo eso se debe claramente al paso diario de camiones con carga pesada, tal vez una plaza de pesaje sería lo más justo para endosar el cobro a quienes realmente gastan la carpeta de asfalto."

195. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro extremadamente horrible que hagan este proyecto, basta de abusos, basta de robos, basta de meterle la mano al ciudadano en los bolsillos, tendrán prohibido hacer unos pórticos de cobro, no se hará y punto, como san Antonina no dejaré que se realice, es lo peor que pueden pensar en hacer, en vez de hacer cosas buenas para la comunidad, solo hacen lo peor"

196. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No apoyo la idea de un cobro de peajes acceso sur San Antonio"

197. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con poner pórticos de telepeaje, eso encarecería más aún la vida de nosotros, las personas que habitamos en San Antonio.

Nuestra ciudad es pequeña, es gente de esfuerzo y que transitan todos los días por las distintas calles para llegar a sus trabajos o a sus casas, y para llevar a sus niños a los colegios.

La mayoría de las familias tienen a sus niños estudiando en las grandes ciudades y eso ya es un gasto y más encima quieren colocar pórticos.

No a los pórticos"

198. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos.

San Antonio es una comuna de esfuerzo, la gente no tiene dinero para pagar tag, ya de por si las distancias son pequeñas, no se ve eso ni en las grandes ciudades.

Este proyecto lo único que hará es volver más pobre de lo que es la comuna. Tomen en cuenta nuestras opiniones. Nosotros vivimos acá y conocemos la comuna. Queremos que nuestro querido San Antonio crezca no que se destruya."

199. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este es un proyecto que afecta a una comuna entera, en lo personal, yo viajo de lunes a viernes a Valparaíso por motivos de estudio, mi probablemente tendré que hacer lo mismo por motivo laboral, la instalación de estos pórticos va a ser un claro impacto económico, aumentando la venta de pasajes, el pago de tag y las limitaciones a la hora de salir, incluso por motivos de vacaciones o etc. Limitando así la libertad de la comunidad y manteniéndonos encerrados"

200. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Presento mis observaciones al proyecto, ya que soy usuario de la ruta san Antonio y Melipilla. El cual encuentro que no deberían existir pórticos adicionales para moverse dentro de la comuna de san Antonio, ya que nadie está solicitando una ampliación de la ruta, sobretodo de una pista que ya está construida."

201. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los tags, ni siquiera queda el dinero para la ciudad, por favor no hagan esa estupidez!"

202. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro que es un abuso, ya que nos movilizamos a diario a nuestros trabajos y no todos tenemos para pagar un pórtico mensualmente ya es cara la vida y los sueldos no dan abasto estoy en contra"

203. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi total rechazo a la implementación de nuevos cobros mediante TAG o peaje electrónico que puedan afectar a los habitantes de San Antonio y de la provincia, como consecuencia del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio.

Considero injusto que los residentes deban pagar nuevos peajes por utilizar una vía fundamental para sus desplazamientos cotidianos, especialmente quienes deben trasladarse frecuentemente por motivos laborales, educacionales, médicos y familiares. Estos cobros representarían un gasto adicional para las familias, aumentando el costo de vida y perjudicando particularmente a quienes no cuentan con alternativas de transporte adecuadas.

San Antonio es una ciudad portuaria cuyos habitantes ya enfrentan las consecuencias del intenso tránsito asociado a la actividad logística y al transporte de carga. Por ello, no corresponde que la comunidad local deba asumir nuevos costos de desplazamiento sin una evaluación transparente de sus consecuencias económicas y sociales.

Por lo anterior, solicito expresamente:

1. *Que no se implementen nuevos cobros mediante TAG o peajes que perjudiquen a los habitantes de San Antonio y de la provincia.*

2. *Que se contemple la exención total de pago para los residentes locales que deban utilizar la infraestructura vial para sus desplazamientos habituales.*
3. *Que se realice una evaluación del impacto económico que estos cobros podrían generar en las familias, los trabajadores y los usuarios frecuentes.*
4. *Que se informe de manera clara y pública cuáles serán los tramos sujetos a cobro, las tarifas previstas y las condiciones de acceso para los residentes.*
5. *Que se garantice la participación efectiva de la comunidad antes de adoptar decisiones que puedan afectar su economía y su calidad de vida.*

Mi oposición se fundamenta en que la conectividad de San Antonio no debe convertirse en una carga económica adicional para sus propios habitantes. *Solicito que esta observación sea considerada formalmente durante la evaluación del proyecto y que se establezcan garantías concretas para impedir que los residentes locales sean perjudicados por nuevos cobros viales."*

204. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pórticos no deben de ser puestos en un ingreso hacia San Antonio ya sea cual sea el lugar es algo ilógico y no viable"

205. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"hola, esto afecta de manera directa en el normal desplazamiento diario para personas que debemos usar si o si el nuevo acceso al puerto para llegar a nuestros lugares de trabajo, por lo cual aparte del gasto que implica el vehículo en temas de mantenimiento, bencina, desgaste de neumáticos y componentes, también tener que cancelar un dispositivo de tag solo por movilizarse dentro de la ciudad es un cobro abusivo y se suma a los gastos ya mencionados anteriormente, considerando el promedio de sueldos que en algunas personas no superan los 700.000, en donde deben cancelar arriendos y todo lo que sea necesario."

206. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro algo completamente absurdo y estúpido dejar una comuna completa aislada a causas de esos peajes muchos pobladores trabajan a las afueras en los barrios industriales y la gente de las zonas rurales ya es mucho lo que están sufriendo y ahora colocar unas zonas de peajes ya es mucho el abuso e una comuna super cara con poco campo laboral

Ya basta de los abusos"

207. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No, por supuesto que NO, es nefasto para los estudiantes y los trabajadores que viajan a diario, es injustos para los oriundos de san Antonio. Me niego."

208. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Esto nos perjudicaría mucho como familia ya que mi mujer trabaja en llolleo y la ruta más rápida es por la carretera , esto por la costa o mejor dicho por el centro de san Antonio ya es engorroso con esto

será aún peor, ojalá se escuche la negativas que está generando la población y no se hagan oídos sordos a esta situación que a muchos le perjudicará y el malestar aumentará mucho más"

209. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es injusto el cobro a los habitantes de San Antonio, una ciudad con tanta cesantía a mí que viajo todos los días a Santiago a trabajar representa un gasto enorme , mi sueldo se verá disminuido enormemente."

210. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Señalar que el colocar peajes por la ruta de nuevo acceso sería un error grande, comprendiendo que esta ruta no es de exclusiva de camiones o de visitantes, es una ruta utilizada en gran medida por los residentes de la comuna de san Antonio evitando de esta forma que se generen aglomeraciones en el ingreso principal hacia san Antonio, además de que esta vía es de más fácil acceso para los residentes de los sectores de barrancas, colinas del mar y alto mirador siendo una de las rutas alternativas que se tienen para evitar el ingreso por el centro de san Antonio que siempre tiene mucho tránsito de vehículos por el comercio que tiene. Creo que a importante considerar la opinión de los residentes y de la gente que transita de forma diaria por esta ruta, y colocando los pórticos generaría además de un gasto adicional, disminuir los tiempos de traslados de la gente y bajar la calidad de vida de las personas considerando que la optimización de tiempos permite que se puedan ocupar los espacios y tiempos de mejor manera. Estoy completamente en desacuerdo de la instalación de los pórticos."

211. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"1. Cobro por Conectividad Intracomunal (Injusticia Territorial y Modal)

El emplazamiento de estos pórticos impone un "peaje urbano" a los habitantes que se desplazan diariamente entre sus hogares, lugares de trabajo, establecimientos educacionales y centros de salud dentro de la propia comuna. Tarificar tramos que forman parte de la red de vida diaria de San Antonio equivale a cobrar un "impuesto a la circulación" dentro del propio territorio.

2. Inexistencia de Alternativas Viales Locales Gratuitas y Dignas

La normativa sobre concesiones viales en Chile consagra implícitamente el principio de que los usuarios deben contar con vías alternativas locales no tarificadas. En la Fase 1 del Acceso Sur, la infraestructura proyectada superpone la vía concesionada sobre la única conectividad lógica disponible, obligando al usuario local a pagar obligatoriamente por un trayecto que ya ha sido financiado históricamente por los tributos de todos los chilenos.

3. Desproporción del Costo Social frente al Impacto del Transporte de Carga

El diseño de la ampliación del Acceso Sur a San Antonio responde prioritariamente a la demanda logística, comercial y portuaria del Puerto y del flujo de carga masiva. Transferir el costo financiero y la amortización de esta obra a los automovilistas locales y familias de San Antonio es desproporcionado. El flujo vehicular menor comunal no es el generador de las externalidades negativas (desgaste de pavimento, congestión pesada, tránsito de camiones por el interiror de la ciudad que justifican las obras de gran escala.

4. Ruptura de la Equidad y Cohesión Social

Nuestra ciudad no puede quedar fragmentada económicamente por barreras tarifarias invisibles, pero financieramente asfixiantes. Cobrar a los vecinos por transitar dentro de su propia ciudad castiga directamente el presupuesto familiar, encarece el transporte público local y resta competitividad a la economía y al comercio de San Antonio.

III. PETITORIO Y EXIGENCIAS

Por las razones antes expuestas, EXIGIMOS:

Eliminación Definitiva de los Pórticos Urbanos: La revisión y modificación inmediata del contrato de concesión y del proyecto técnico de la "Fase 1 Acceso Sur", garantizando la eliminación de los pórticos de cobro dentro del radio comunal e intercomunal inmediato.

Exención Tarifaria Garantizada para Residentes: En caso de mantenerse la infraestructura de cobro orientada al transporte interregional o de carga, la implementación por decreto de un mecanismo de tarifa $0 (exención total) para los vehículos particulares y buses que van a Valparaíso y Santiago trasladando San Antoninos y que de seguro el valor de los pasajes subirá.

Garantía de Vialidad Local Gratuita e Independiente: Se garantice la construcción y mantenimiento de calles de servicio y vías de conectividad interna con el mismo estándar de seguridad, completamente exentas de cobro.

Esperamos que las autoridades competentes del Ministerio de Obras Públicas, la Dirección de Concesiones y el Municipio acojan este reclamo que representa el sentir unánime de los habitantes de San Antonio."

212. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO queremos tag!!!!! NO queremos tag!!!!!

NO queremos tag!!!!! NO queremos tag!!!!!

NO queremos tag!!!!! NO queremos tag!!!!!

NO queremos tag!!!!! NO queremos tag!!!!!

NO queremos tag!!!!! NO queremos tag!!!!!"

213. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo la propuesta de los pórticos en san Antonio, ya que, como ciudadana de sector rural, vivo en Leyda, viajo todos los días a San Antonio a estudiar. Y no solo yo, muchos habitantes más. Es injusto para la población."

214. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No aceptamos los pórticos para movilizarse por la comuna. No aceptamos que los cobros recaigan en nosotros."

215. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, manifiesto mi preocupación y solicito una revisión detallada del proyecto de instalación de nuevos pórticos de telepeaje en la Ruta 78, especialmente por las consecuencias

económicas y sociales que esta medida podría generar para los habitantes de San Antonio y sus alrededores.

Considero que antes de implementar nuevos sistemas de cobro deben analizarse los siguientes aspectos:

1. ***Impacto económico en los residentes**: Se debe evitar que los habitantes de San Antonio tengan que pagar reiteradamente por desplazamientos habituales dentro de su propia comuna o hacia sectores cercanos. Solicito evaluar exenciones, tarifas preferenciales o descuentos significativos para residentes y trabajadores locales.*
2. ***Existencia de vías alternativas gratuitas**: Debe garantizarse que los ciudadanos dispongan de rutas alternativas seguras, adecuadas y realmente utilizables, sin verse obligados a pagar peajes para realizar desplazamientos esenciales.*
3. *Pagar la carretera que finalmente es para el puerto encuentro que es impresentable, los camiones deberían pagar ya que finalmente las mejoras son casi en la mayoría para ellos y el movimiento portuario.*

Finalmente, solicito que se reevalúe la ubicación y el funcionamiento de los nuevos pórticos, priorizando el bienestar de la comunidad y evitando que los desplazamientos cotidianos se conviertan en una carga económica adicional para las familias.

El desarrollo de la infraestructura vial es importante, pero no debe realizarse a costa de perjudicar económicamente a quienes viven y trabajan en la zona."

216. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es improcedente querer cobrar por usar las calles de San Antonio, las cuales se encuentran en muy malas condiciones, además, la bencina sube todas las semanas.

Yo trabajo en la comuna de Cartagena, viajo diariamente 20 kilómetros y solventar además el pago de peaje, merma considerablemente mis ingresos y no puedo dejar de trabajar.

El vehículo es un medio de transporte para ir al trabajo no para ir de paseo, porque ya es muy caro el combustible y ahora más encima peaje, no hay bolsillo que aguante."

217. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No es necesario que lo hagan, por qué eso nos afecta la economía a todos los habitantes de la zona del litoral central, a los empresarios y a los ciudadanos de a pie todos nos vamos a ver muy afectados, ya que todos los días tenemos que entrar a San Antonio a trabajar, a llevar a nuestros hijos al colegio, tenemos que ir a abastecernos de comida, a hacer inversión a comer al mall con la familia y muchas otras cosas que hay para hacer en San Antonio y la ruta más rápida y sencilla que utilizamos todos los habitantes de toda la zona es la autopista de acceso al puerto, además la parte de abajo del borde costero está en muy mal estado y se supone que para eso pagamos permiso de circulación para transitar por donde tú quieras y puedas y que las vías deberían estar en buen estado y no es así están en total abandono, en vez de hacer la instalación de unos pórticos que no sirven para nada deberían arreglar todas las vías del borde costero ya que eso ha sido causal de muchos accidentes que ya han cobrado muchas vidas de personas que no tienen la culpa de que el gobierno todo se lo robe y los más perjudicados siempre vamos a ser nosotros los más pobres, por favor por un momento póngase en el lugar de todas las personas que como yo salen a buscar un mejor futuro para mi familia y no sería justo que hicieran eso con el pueblo trabajador que si aportamos para un mejor país chileno."

218. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La siguiente observación acerca de la implementación del sistema de televía cerca de la comuna, es en el impacto en la economía de las personas en la ciudad , subirían traslados buses y costos para las personas que poseemos automóvil, NO somos una ciudad con grandes recursos no todos los habitantes de la ciudad trabajamos en el puerto, sin contar los que no tienen trabajo estable o que deben salir de la comuna para trabajar todos los días.

En la Suma y resta, No es una buena idea, Solo es ganancia para las empresas que tienen la concesión delas autopistas y pobreza para nuestros habitantes."

219. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con la instalación de Pórticos de Tag. Desde mis abuelos, Padres, familiares y amigos que han vivido en San Antonio toda su vida han visto afectadas sus vidas. Distancias que antes eran cortas, hoy ya no lo son debido a la cantidad de vehículos que transitan. Actividades que se realizaban cotidianamente, ya no se hacen por tiempo de trayecto. Y ahora se le quiere sumar costos monetarios, creo que esto afectará más aún la salud mental de nuestra comuna; preguntándose si vale la pena ir a una actividad sea familiar o de recreación.

La situación económica no está buena. Y pensando en aquellas personas que vienen de partes rurales a abastecerse a San Antonio, se les elevará el costo a las ya existentes alzas de las bencinas, inflación, desempleo por las nubes, inseguridad, entre muchas otras cosas."

220. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de estos pórticos afectará directamente en el bolsillo mío y el de mi familia, todos los días debo ir a San Antonio a trabajar al CESFAM, y debo pasar por los pórticos que quieren instalar, específicamente en el de malvilla.

Me parece indignante que cobren por circular, cuando ya pagamos permiso de circulación y un alto costo de bencina. Sin contar que NO EXISTE micro ni colectivo para poder ir a trabajar en la zona en donde vivimos, obligándonos a desplazarnos en vehículo particular y estos pórticos nos harían gastar aún más. Además de dejarnos sin caletera, vía que debería ser si o si gratuita como alternativa.

Espero piensen en algún momento en los ciudadanos y no sólo en llenarse los bolsillos de plata, por su puesto que al dueño de camión no le dolerá gastar 5000 pesos extra diario ya que ellos cobran grandes tarifas por tramo, pero el ciudadano común que debe ir a trabajar si se ve perjudicado."

221. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al TAG en San Antonio, sería un abuso económico que no tiene un argumento razonable"

222. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Cómo se les ocurre hasta cuando dejen de robar a los pobres"

223. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Rechazo a pórticos de peaje una bofetada a los san antoninos para entrar o salir de su comuna a otras”

224. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El Pórtico me afectara mi libre desplazamiento hacia la Playa u Campo Consagrado en la CONSTITUCION DE LA REPUBLICA esto es libre desplazamiento de un Lugar a otro sin que nada me lo impida. Articulo 19 N°07 Letra a) Simple y Resumidamente.”

225. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Pésimo ya es mucho el abuso de parte de las autopistas no estoy de acuerdo con nuevos cobros me siento estafado ya que a nadie le preguntan llegan y hacen las cosas a la pinta de ellos un robo me siento totalmente desconforme si pudiera hacer una denuncia lo haría ladrones no tienen otro nombre la economía cada vez peor y ellos nos siguen robando.”

226. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Estoy totalmente en desacuerdo con los pórticos en proyectos de mi sector aguas buenas, San Antonio.

esto nos perjudica mucho ya que es nuestra Vía de Comunicación con centros hospitalarios, colegio y abastecimientos de suministros básicos

Somos una familia de bajos recursos y nos afecta enormemente ya que subirán más los valores de la escasa locomoción colectiva.”

227. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por medio de la presente, manifiesto mi profunda preocupación y rechazo a la instalación de nuevos pórticos de peaje en los accesos a San Antonio, considerando las graves consecuencias que esta medida podría generar para miles de familias que viven, trabajan, estudian y desarrollan sus actividades cotidianas en las comunas de San Antonio, Santo Domingo y sus sectores rurales y periféricos.

Si bien reconozco la necesidad de mejorar la infraestructura vial y la conectividad portuaria, considero que estas inversiones no deben realizarse a costa de perjudicar la calidad de vida de quienes habitamos este territorio.

1. Afectación a la conectividad y fragmentación territorial

San Antonio constituye el principal centro de servicios, comercio, educación, salud y empleo de la provincia. Numerosas familias residentes en Santo Domingo, Leyda, Malvilla, Agua Buena y otros sectores periféricos necesitan desplazarse permanentemente hacia la ciudad.

La instalación de nuevos peajes podría transformar desplazamientos cotidianos, que actualmente forman parte de la vida de sus habitantes, en trayectos sujetos a cobros adicionales, generando una barrera económica para la conectividad local.

Una ciudad no puede quedar dividida por barreras tarifarias que dificulten la movilidad de sus propios habitantes y de quienes dependen de ella.

2. Impacto económico sobre trabajadores y familias

Una de las principales preocupaciones es el efecto acumulativo que tendrían estos cobros sobre trabajadores que utilizan diariamente la Ruta 78 para trasladarse a sus empleos.

Un cobro aparentemente reducido puede transformarse en un gasto mensual significativo para quienes deben realizar viajes de ida y regreso, incluso varias veces al día.

Esta situación afectaría especialmente a trabajadores de menores ingresos, pequeños comerciantes, emprendedores, transportistas y familias que ya enfrentan elevados costos de transporte.

Resulta injusto que quienes viven fuera del centro urbano deban asumir un costo adicional por acceder diariamente a su lugar de trabajo, a establecimientos educacionales o a servicios esenciales.

3. Restricción de acceso a salud, educación y servicios básicos

La instalación de estos pórticos podría afectar a personas que necesitan trasladarse frecuentemente a centros médicos, hospitales, establecimientos educacionales, oficinas públicas y comercios.

Esta situación merece especial atención respecto de adultos mayores, estudiantes, personas con enfermedades crónicas y familias que requieren atención médica periódica.

Solicito evaluar específicamente cómo los nuevos cobros y las eventuales modificaciones de recorridos podrían afectar el acceso oportuno y equitativo a estos servicios.

4. Congestión vehicular, contaminación y seguridad vial

La imposición de nuevos cobros podría incentivar a numerosos conductores a utilizar rutas alternativas para evitarlos.

Esto podría aumentar la congestión en calles y avenidas que no necesariamente están preparadas para absorber mayores volúmenes de tránsito, generando impactos sobre los tiempos de viaje, la seguridad vial, la contaminación atmosférica y los niveles de ruido en sectores residenciales.

Por lo anterior, solicito que se evalúen los escenarios de redistribución del tránsito producidos específicamente por la instalación de los peajes, considerando tanto sus efectos directos como los indirectos sobre los barrios y comunidades cercanas.

5. Insuficiente consideración del impacto territorial sobre Santo Domingo y sectores periféricos

Los impactos de este proyecto no deben analizarse exclusivamente dentro de los límites administrativos de San Antonio.

Existe una relación funcional permanente entre San Antonio, Santo Domingo y las localidades rurales de la provincia, cuyos habitantes comparten fuentes laborales, servicios públicos, comercio y redes familiares.

Solicito que el Estudio de Impacto Ambiental justifique adecuadamente la delimitación de su área de influencia sobre el medio humano e incorpore a las comunidades de otras comunas que pudieran verse afectadas por el sistema de cobro y los cambios en los desplazamientos.

6. Alteración de los sistemas de vida y costumbres de la comunidad

El artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y el artículo 7 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental contemplan la evaluación de alteraciones significativas a los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

En particular, considero necesario analizar la eventual restricción a la conectividad, las variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento y las dificultades de acceso a servicios y equipamiento básico que podrían derivarse del proyecto.

Estos impactos deben evaluarse considerando las dinámicas reales de movilidad de la población, y no únicamente la infraestructura vial que se pretende construir.

7. Solicitudes concretas

En consideración a lo anteriormente expuesto, solicito:

1. *Revisar y reconsiderar la instalación y ubicación de los nuevos pórticos de peaje, priorizando la eliminación del cobro en los desplazamientos locales e intercomunales habituales.*
2. *Garantizar alternativas de circulación gratuitas, seguras y eficientes que permitan acceder a San Antonio sin imponer cargas económicas desproporcionadas a sus habitantes.*
3. *Evaluar integralmente los impactos sobre las comunidades de San Antonio, Santo Domingo y sectores rurales y periféricos, incluyendo trabajadores, estudiantes y usuarios habituales de servicios de salud.*
4. *Exigir estudios de movilidad que consideren el eventual aumento del tránsito por vías alternativas, así como sus efectos sobre contaminación, ruido, congestión y seguridad vial.*
5. *Solicitar al Ministerio de Obras Públicas que analice modificaciones al esquema de cobro y, subsidiariamente, mecanismos de tarifa cero para residentes y usuarios habituales de las comunas afectadas, sin perjuicio de las medidas ambientales que correspondan.*
6. *Establecer instancias efectivas de participación con las comunidades afectadas, de manera que sus necesidades sean consideradas antes de adoptar decisiones definitivas.*

Conclusión

El desarrollo vial y portuario de San Antonio debe representar un beneficio para toda la provincia y no convertirse en una nueva carga económica para las familias que viven y trabajan en ella.

La infraestructura pública debe contribuir a integrar nuestras comunidades, no a dividirlas territorial o económicamente.

No resulta razonable que el crecimiento y mejoramiento de una ciudad implique que sus habitantes deban pagar adicionales simplemente por ingresar, salir o desplazarse dentro de su entorno cotidiano.

Por estas razones, solicito que las autoridades ambientales exijan una evaluación completa de los impactos señalados y que no se otorgue una calificación ambiental favorable mientras estos no hayan sido debidamente analizados y abordados. Asimismo, solicito al Ministerio de Obras Públicas reconsiderar el esquema de cobros propuesto, resguardando el acceso libre y equitativo a San Antonio.

El progreso de San Antonio debe construirse con sus habitantes y para sus habitantes, no a costa de ellos."

228. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Junto con saludar, quisiera presentar mi desacuerdo con la implementación del pórtico ruta 78 fase 1. Ya que afecta, la economía de las personas y trabajadores de San Antonio"

229. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por qué siempre los que tenemos que pagar el precio por el crecimiento portuario es la comunidad. Si el puerto no deja nada para la zona. No arregla los caminos. No ayuda a la ciudad a hermosear la ciudad. Donde llegan los cruceros al terminal es horrible. Por q no se dedican a hacer cosas para la ciudad no para afectar a sus ciudadanos"

230. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como reclamo quiero dejar que estoy totalmente opuesto a la idea de poner tag en San Antonio Malvilla y alrededores ósea favor pensar paso todos los días por ahí , soy una persona de esfuerzo que con suerte puede llegar a fin de mes , soy del campo y mi trabajo está en San Antonio, sumado a la bencina el tag sería un gasto extra que no podré asumir , favor tomar cartas en el asunto"

231. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA EN RECHAZO A LOS PÓRTICOS DE PEAJE EN SAN ANTONIO

Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de peaje contemplados en el proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, debido al impacto económico y social que esta medida podría generar en los habitantes de la comuna.

San Antonio es nuestro hogar y no considero justo que sus residentes deban asumir nuevos costos de peaje para realizar sus desplazamientos habituales, acceder a sus trabajos, centros de salud, establecimientos educacionales, comercios y otros servicios esenciales.

En mi caso particular, debo transitar diariamente por el sector de Malvilla para trasladarme a mi lugar de trabajo. La eventual instalación de estos pórticos de peaje representaría un gasto adicional significativo y recurrente, que tendría que asumir únicamente para cumplir con mis obligaciones laborales. Esta situación afectaría directamente mi economía personal y familiar, al igual que la de muchos otros vecinos que deben desplazarse diariamente por el mismo sector para trabajar, estudiar o acceder a servicios básicos.

A esta problemática se suma la falta de transporte público en el sector, ya que no contamos con locomoción colectiva, como micros o colectivos, que permita realizar estos desplazamientos. En consecuencia, muchos residentes nos vemos obligados a utilizar vehículos particulares para trasladarnos, sin contar con una alternativa de transporte público que nos permita evitar estos gastos. La incorporación de nuevos cobros de peaje supondría, por tanto, un costo adicional injustificado para quienes ya debemos asumir los gastos de combustible, mantención y uso de nuestros vehículos por necesidad, y no por elección.

La ubicación de estos pórticos podría afectar directamente la movilidad de los vecinos, encareciendo sus traslados cotidianos y obligándolos a buscar rutas alternativas por calles y avenidas locales. Esto podría aumentar la congestión vehicular, los tiempos de viaje, el ruido y la contaminación en los barrios residenciales, además de generar mayores gastos de transporte para quienes no cuentan con alternativas de desplazamiento adecuadas.

Por lo anterior, solicito que se revise y reconsidere la instalación de estos pórticos de cobro, priorizando alternativas que permitan mejorar la conectividad vial sin perjudicar económicamente a la comunidad local ni imponer costos adicionales a quienes necesitan desplazarse diariamente para cumplir con sus obligaciones.

Solicito expresamente que se evalúe la eliminación de los cobros que afecten los desplazamientos locales y, como mínimo, se establezca una exención de pago para los residentes de San Antonio en sus viajes habituales dentro de la comuna, junto con accesos locales gratuitos, seguros y adecuados.

Las obras de infraestructura deben contribuir al desarrollo de la ciudad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, no convertirse en una carga económica adicional para quienes vivimos aquí. No es

razonable exigir a los vecinos que paguen más por trasladarse cuando no existen alternativas de transporte público que les permitan desplazarse de otra manera.

Por estas razones, solicito que esta observación sea considerada formalmente en la evaluación ambiental del proyecto y que se adopten medidas concretas para proteger la movilidad, la economía familiar y la calidad de vida de los vecinos de San Antonio, evitando que el costo del desarrollo de la infraestructura vial recaiga injustamente sobre la propia comunidad."

232. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece pésimo, ya que muchos transitamos a diario por esas vías por temas de trabajo o estudios, se nos irá el sueldo pagando pórticos y no nos aumentaran ni $ 1 peso nuestros sueldos"

233. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Que nos quieran cobrar cada vez que salgamos de nuestra casa en san Antonio es verdaderamente un robo y un nivel de sinvergüenzura de la peor calaña, como sanantoninos ya pagamos un alto precio al tener que convivir con lo conlleva tener al puerto número 1 de chile, el alto flujo de camiones que trae consigo la congestión, accidentes casi todos los días, basura y restos de repuestos que quedan tirados, contaminación sonora, y por parte del puerto la poca disposición a dejar más recursos para mejor educación y salud o más cultura, y más encima nos quieren cobrar por algo que como ciudad nunca pedimos? Si quieren recuperar el dinero invertido busquen otra forma que no salga del bolsillo del sanantonino que con esfuerzo sale a trabajar y llega a fin de mes con lo justo y otros pidiendo fiado. Dejen de robarnos la poca pero apreciada a pesar de todo calidad de vida que tenemos."

234. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos. Como seguir pagando mas y mas? Basta de hacernos gastar. Ya estamos en momentos difíciles (alza bencina, costos mercadería han aumentado y menos los sueldos)."

235. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como familia y parte de la comunidad de Cartagena no estamos conforme con este proyecto, ya que nos perjudicaría económicamente, debido a que nos trasladamos diariamente por la ruta 78 ya sea para llegar a nuestro trabajo, tener acceso a educación y salud."

236. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos. Las caleteras están en pésimas condiciones. El sector de aguas buenas jamás ha recibido la aislación necesaria por estar junto a una carretera. Hay mucha gente que vive en las zonas aledañas a san Antonio que van a abastecerse a la ciudad y se verán obligados a pagar. Es injusto que sigan robando dinero frente a todas estas deficiencias. No gana el pueblo solo la concesionaria sigue llenándose los bolsillos"

237. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como trabajo en zona portuaria, muchas veces hay mucho tráfico para poder salir por las vías regulares (aparte que avenida la playa está intransitable la mayor parte del año) lo que obliga a tomar

la ruta de nuevo acceso al puerto y volver en el paso superior de luis reuss para bajar hasta el desvió de la rotonda Curicó y así llegar a mi hogar.

Así mismo muchas veces por accidentes en las avenidas principales o accidentes por camiones en la zona urbana por el mismo tráfico portuario obligan a utilizar esa ruta alternativa, por lo mismo para acceder a la ciudad uno debe seguir la ruta de acceso al puerto hasta el paso superior que da con la ruta 78 para bajar hacia San Antonio por ahí, entonces ante estas contingencias, uno se ve obligado a gastar más dinero para movilizarse.

Al colocar estos pórticos, se producirá exceso de congestión vehicular en la ciudad ya que existirá un gran número de vehículos menores y mayores que buscarán evitar pagar ese pórtico y accederán a la ciudad por rutas regulares.

Ahora como vecino, al vivir en el sector Colinas del Mar, afecta por las posibilidades que se rumorean por manifestaciones en el pórtico de Luis Reuss, que afectará el descanso y buen vivir del sector.

Como trabajador, afecta ya que uno debe transitar regularmente por la ruta para visitar clientes o supervisar faenas, lo que involucra mayor costo en el día a día."

238. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me va afectar los pórticos transito diariamente por el lugar"

239. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Un gran impacto económico"

240. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"San Antonio es una comuna donde una gran parte de la población debe desplazarse diariamente entre sectores como Llolleo, San Antonio Centro, Barrancas y Malvilla para trabajar, estudiar o realizar trámites básicos

La colocación de pórticos en tramos urbanos o de acceso diario actúa como un "peaje interno". Obliga a los vecinos a pagar por transitar dentro de su propia comuna, un castigo económico injustificado para quienes no tienen alternativas de rutas locales pavimentadas ni en buen estado.

Para un trabajador que transita dos o más veces al día por el sector de los pórticos (por ejemplo, hacia el sector industrial o depósitos de Malvilla/Ruta 78), el gasto mensual en TAG puede significar un porcentaje considerable de su sueldo.

Muchos conductores, buscando evitar el cobro, comenzarán a utilizar vías internas de barrios y poblaciones que no están diseñadas para alto flujo ni para vehículos de mayor tonelaje, acelerando el deterioro del pavimento local.

El desvío de tráfico hacia zonas urbanas incrementa el riesgo de accidentes en sectores residenciales, además de aumentar el ruido y la emisión de gases en zonas habitacionales.

La medida evidencia una lógica centralista de concesiones viales que prioriza el retorno de inversión privada sobre el desarrollo social de la provincia. San Antonio absorbe diariamente las externalidades negativas de la actividad portuaria y del tráfico pesado (ruido, desgaste de caminos, congestión); imponer cobros mediante pórticos a sus propios habitantes y trabajadores locales resulta completamente desmedido e insensible con la realidad comunal.

San Antonio con los años se ha ido deteriorando, es una ciudad abandonada con muchos jóvenes que tienen que viajar a otras ciudades para poder cumplir sus sueños de estudiar o ser alguien o simplemente lograr algo, una ciudad deprimente por donde lo veas para los que viven aquí, una ciudad portuaria pero sin avances que ayuden a sus habitantes, el mismo terminal de buses es una clara evidencia de este, el estadio sin abrir, el mall incompleto una ciudad sin lugar donde recrearse, un parque de calistenia mal hecho, una ciudad donde florece el tráfico y muere el honrado una ciudad sin cine donde poder disfrutar, dicho esto el plan de los pórticos de TAG solo arruinaría aún más a la misma gente que vive acá, a los jóvenes que tienen que viajar para estudiar, a las familias que deben viajar para poder trabajar, no abandonen San Antonio, aún se puede salvar, pero los pórticos no son una buena opción para nadie"

241. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi total rechazo a la implementación de cobros en los pórticos del sector de Malvilla, ya que transito por este lugar todos los días y considero injusto tener que pagar por desplazamientos que forman parte de mi rutina cotidiana. Estos cobros afectarían directamente la economía de quienes vivimos en la zona y debemos trasladarnos diariamente por motivos laborales, de estudio, salud y otras necesidades básicas. No corresponde que los residentes tengamos que asumir un gasto adicional por utilizar una vía necesaria para nuestra vida diaria, especialmente cuando no siempre existen alternativas gratuitas, seguras y adecuadas para movilizarnos.

Las carreteras y vías de acceso deben garantizar una conectividad justa para la comunidad, sin convertirse en una carga económica permanente para quienes las utilizan por necesidad y no por elección. No se puede seguir aumentando el costo de la vida de las familias con cobros que afectan directamente sus actividades cotidianas."

242. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Proyecto pórticos afectara a toda las comunas, personas trabajadoras que ya están teniendo un gran costo, se le sumara este a personas que deben transitar a diario tendrán que pagar un costo extra solo por circular en ruta diaria a sus trabajos dentro de la misma comuna

No al pórtico y cobros"

243. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En ejercicio del derecho de participación ciudadana establecido en el artículo 29 de la Ley N° 19.300, vengo en formular observaciones al proyecto individualizado, manifestando mi preocupación y oposición a su actual implementación, particularmente respecto de la instalación de cuatro pórticos de peaje en el acceso sur de San Antonio.

La iniciativa debe ser evaluada considerando no solo sus beneficios para la conectividad portuaria, sino también sus efectos sobre la calidad de vida, movilidad y condiciones socioambientales de quienes habitan la comuna.

En particular, la instalación de nuevos puntos de cobro va a implicar necesariamente el desplazamiento del tránsito hacia vías urbanas alternativas, generando mayor congestión, contaminación atmosférica y acústica, riesgos para la seguridad vial y alteraciones en los tiempos de traslado de los residentes.

Estas circunstancias deben analizarse conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N° 19.300 y al artículo 7, letras b) y c), del Decreto Supremo N° 40 de 2012, relativos a la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, especialmente en materia de conectividad, circulación y acceso a servicios.

Por lo anterior, solicito:

1. Que se exija una evaluación suficiente y fundada de los impactos sobre la movilidad urbana, la conectividad de los barrios y la calidad de vida de la población, incluyendo los efectos indirectos derivados de la eventual desviación de flujos vehiculares.

2. Que se analicen alternativas de diseño y localización de los pórticos que permitan prevenir o disminuir dichos impactos, resguardando especialmente la conectividad local.

3. Que se establezcan medidas concretas, verificables y suficientes de mitigación de los impactos ambientales y sociales identificados.

Finalmente, solicito que estas observaciones sean debidamente consideradas y respondidas de manera fundada, conforme al artículo 29 de la Ley N° 19.300, y que no se otorgue una calificación ambiental favorable mientras no se acredite suficientemente la evaluación y el tratamiento de los impactos significativos del proyecto."

244. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como ciudadana de San Antonio, considero que la realización de este proyecto es inaceptable, la gente no debe pagar por el mayor acceso de camiones al puerto, los proyectos millonarios deberían dar un aporte económico a la ciudad para mejorar su infraestructura. No al revés. Se tratan de justificar con que el puerto trae trabajos, pero ¿Por qué la gente que vive en la periferia de San Antonio debería adquirir ese costo por el simple hecho de traer a sus hijos al colegio o ellos destinarse a su lugar de trabajo?. Espero que las observaciones ciudadanas sean realmente leídas y tomadas en cuenta."

245. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Junto con saludar pero estoy desconforme con el proyecto de pórticos ya que afectaría mi ruta hacia malvilla yo siempre eh vivido en San Antonio y eso provocaría un gasto monetario

Por lo dicho anteriormente rechazo el proyecto de pórticos para San Antonio"

246. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No instalar tac ...no está en el proyecto original .....no hay caleteras de buena calidad que soporten el paso de camiones ....deben presentar conectividad de las carreteras para un libre tránsito"

247. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La situación histórica y socioeconómica de San Antonio se ha caracterizado por una economía ciudadana de crecimiento débil, caracterizado desde la década de 1950 por una circulación de trabajo entre San Antonio con Melipilla y Santiago, centros de mayor desarrollo económico diversificado. Esto ha significado que el tránsito móvil por la Ruta 78 sea crucial para el bienestar económico de las familias sanantoninas. En ese sentido, la colocación de pórticos de peajes de cobro en diversos puntos a la altura de acceso a San Antonio perjudicaría negativamente a los habitantes de la ciudad debido al

encarecimiento del transporte transregional (Pullman Bus dirección Santiago) y del transporte interregional (lo que es el tránsito entre San Antonio - Cartagena y el Litoral Central). La debilitada capacidad adquisitiva del ciudadano medio de San Antonio se vería empeorada por una serie de "tags" que complicarían la movilización de recursos, transporte e industria, incluida no solo el turismo estacional, sino también al transporte camionero que es parte fundamental de la economía de la ciudad.

El establecimiento de una serie de "tags" en el punto de acceso principal de San Antonio, el acceso a través de la Rotonda Curicó y el Intermodal con Llolleo obligaría a gran cantidad de individuos a optar por la entrada vieja de San Antonio, congestionando de manera irresoluble la avenida principal del centro de la ciudad, causando tráficos, empeorando la movilidad del transporte público y empeorando la calidad de vida de los sanantoninos. El impacto principal del establecimiento de tags sería pues, en corto plazo: el empeoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, el empobrecimiento de la condición socioeconómica de los sanantoninos, el detrimento del desarrollo económico de muchos trabajadores y empresas que existen en la ciudad, trabas al turismo estacional de la que dependen comunas como San Antonio y Cartagena, complicaciones al desarrollo del mayor puerto nacional por el entorpecimiento en el acceso de camiones de carga, y, por último, el encarecimiento del tránsito social y económico entre San Antonio con Melipilla y Santiago, sus principales empleadores y receptores económicos."

248. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Esta muy fuera de contexto la creación de pórticos sin mejoras en las caleteras y accesos a la autopista. Muy mal proyecto"

249. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito reconsiderar ya que esto perjudica a los residentes de bajos recursos que obligatoriamente deben trasladarse por esta ruta"

250. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al pórtico causara más desastre a la ciudad como no se dan cuenta que San Antonio es una comuna con muy bajos recurso gente pobre que ni siquiera hay trabajo con suerte alcanza el dinero para la comida y vas estar pagando pórticos en más. La locomoción es terrible pésima y la gente anda en sus autitos para poder transportarse y ganarse un misero dinero combustible caro y más encima quieren cobrar poner pórtico. Para que para hacer más ricos a los empresarios de las autopistas, ya basta de abuso. San Antonio es una comuna de mucha pobreza así como no hay dinero hay más delincuencia. Los pendejos andan robando, 2 dedos de frente y no a los pórticos de cobro para San Antonio basta de abuso con el pueblo. no a los pórtico de cobro no no no"

251. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"A: Ministerio de Obras Públicas / Dirección General de Concesiones / Proceso de Participación Ciudadana

ASUNTO: Vicios de origen en el modelo de tarificación por pórticos, incumplimiento del contrato de conservación y vulneración del principio de reciprocidad contractual en la Ruta 78.

I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento fundamenta la oposición técnica y legal a la densidad de pórticos Free Flow proyectada en el tramo Melipilla – San Antonio. Se sostiene que el modelo propuesto se encuentra viciado estructuralmente, toda vez que transfiere el costo de amortización y rehabilitación de infraestructura obsoleta hacia los usuarios locales, garantizando flujos de caja y tasas internas de retorno privadas a costa del deterioro deliberado de las vías alternativas(caleteras) y nula modernización por parte del MOP y de la omisión sistemática del mantenimiento exigido por ley.

II. ANTECEDENTES TÉCNICOS Y VICIOS DEL MODELO

1. Ruptura de la Ecuación Económica y Vicio de "Enriquecimiento sin Causa"

El principio rector del sistema de concesiones (DS MOP Nº 900) establece que la tarifa es la contraprestación por un servicio de alta velocidad y seguridad vial.

El vicio: El tramo Melipilla – San Antonio opera sobre una calzada de hormigón rígido construida entre 1993 y 1997, la cual ya cumplió ampliamente su vida útil de diseño (25+ años).

Los usuarios pagaron durante tres décadas peajes que amortizaron la inversión inicial. Pretender que la "modernización" e instalación de pórticos financie la reconstrucción de lo que se debió conservar mediante los flujos anteriores constituye un doble cobro indirecto (doble tarificación de la infraestructura base).

Independientemente de si los pórticos se activan antes o después de concluidas las obras, el modelo tarifario está diseñado para que la tasa de retorno de la empresa se asegure en un horizonte de tiempo donde el volumen de tráfico del Puerto de San Antonio amortizará la inversión en pocos años, manteniendo sin embargo la tarifa al alza en términos reales (IPC + factor de reajuste) sin transferir eficiencias de costo al usuario final.

2. Incumplimiento del Deber de Conservación (Artículo 35 Ley de Concesiones)

Actualmente, el tramo presenta fallas severas de servicio que la concesionaria ha omitido reparar:

Escalonamiento de Juntas (Faulting): El fenómeno repetitivo de impacto ("tac tac tac") a intervalos de 4.5 a 5 metros demuestra el colapso de los pasadores de transferencia de carga en las losas de hormigón y el bombeo de finos. Este impacto continuo genera fatiga acelerada de materiales en la flota vehicular (amortiguadores, bujes de suspensión, cazoletas, deformación de llantas y desgaste en diente de sierra de neumáticos).

Deficiencia de Bombeo y Aquaplaning: La formación de pozas de agua estancada (ponding) durante precipitaciones moderadas evidencia la pérdida de pendiente transversal y ahuellamiento del pavimento. Esto rompe la adherencia neumático-calzada, provocando accidentes graves (volcamientos por aquaplaning) que constituyen una falta de servicio directa imputable a la concesionaria.

3. Coacción de Uso por Degradación de Caleteras

El marco regulatorio exige la existencia de vías alternativas gratuitas y funcionales.

En el tramo en cuestión, las caleteras secundarias se encuentran en estado de tierra, inconexas o en severo abandono por parte del MOP y los municipios.

Al no existir una caletera pavimentada y continua, se anula la libertad de elección del usuario, forzándolo a ingresar a la ruta concesionada y a pagar la tarifa por pórtico de manera cautiva para evitar destruir la mecánica de su vehículo en caminos vecinales impasables.

III. PETITORIO / EXIGENCIAS EN LA CONSULTA CIUDADANA

En virtud de los antecedentes expuestos, se solicita formalmente:

Suspensión e Incompatibilidad de Pórticos: Congelar la instalación y puesta en marcha de nuevos pórticos TAG en el tramo interurbano Melipilla – San Antonio en tanto no se concrete la entrega total, recepcionada y auditada de la rehabilitación del pavimento existente (eliminación del escalonamiento y corrección de drenajes).

Tarifa Cero o Tarifa Social Local: Establecer una exención total o tarifa preferencial para los residentes de las comunas aledañas (Melipilla, San Antonio, Talagante, El Monte) que se desplazan diariamente por conectividad laboral o médica, en atención a la inexistencia de caleteras pavimentadas.

Auditoría de Pavimento e Indemnización: Exigir al Inspector Fiscal del MOP la ejecución de una medición inmediata del índice IRI (Índice de Rugosidad Internacional) y la aplicación de multas a la concesionaria, exigiendo la activación de las pólizas de responsabilidad civil para la reparación de daños mecánicos demostrables sufridos por los usuarios habituales.

Sin otro particular alguien que se accidentó en la vía por su mala gestión y está vivo de milagro."

252. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No me parece la idea de poner un pórtico al ingreso de san Antonio yo viajo todos los días a malvilla cuánto gastaría diariamente en ir y volver la verdad no estoy de acuerdo con este proyecto"

253. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con la instalación de pórticos TAG para la provincia de San Antonio, atenta contra el libre tránsito de residentes de la zona."

254. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Viajo todos los días a mi trabajo y eso genera un gasto que ya no podemos cubrir"

255. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"ESTOY EN DESACUERDO CON PORTICOS Y COBRO DE PEAJES EN EL TRAMO ACCESO SUR RUTA 78 FASE.

LOS MOTIVOS SON QUE POR AÑOS COMO VECINOS HEMOS USADO ESTAS RUTAS SIN NINGÚN COBRO, LA FALTA DE TRABAJO, UNA ALTA CESANTIA, EL COSTO DE VIDA DIARIO NO PERMITE QUE LAS PERSONAS DEBAN ASUMIR NI RESPONDER POR ESTA IMPORTACIÓN QUE COMO CIUDADANOS NUNCA HEMOS TENIDO NI QUEREMOS TENER

YA EXISTEN PEAJES PREVIOS EN OTROS PUNTOS Y EN ELLOS DEBEN CANALIZAR LOS COBROS QUE EL CONSECIONARIO PRETENDE

EXISTE UN ABUSO A LA ECONOMÍA DE CADA VECINO DE ESTA ZONA AFECTADA"

256. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No me gustaría que se iniciarán con los pórticos ni menos los peajes es un rotundo no por respuesta ,por el pago innecesario dentro de la comuna de San Antonio y eso incentivaría a mayores tacos en horas puntas, pics y demasiado problemas viales que nos podemos ahorrar si no se genera el peaje que es más estrés para lo mismo ciudadanos que otra cosa, ese dinero sólo irá a la concesionarias que no

ayudará en nada a San Antonio ni menos alrededores, deseo que mi San Antonio siga siendo la comunidad tranquila que siempre ha sido sin que los peajes y concesionaria se aprovechen de mi pueblo"

257. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Lamentablemente la organización de calles en el litoral, hacen que haya pocas o nulas vías alternativas. La ruta 78 es una calle más, y termina perdiendo; para la comunidad; su calidad de carretera como tal."

258. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No encuentro justo que nosotros como residentes de la comuna debamos pagar por transitar en nuestra comuna y comunas aledañas para que Sacyr u otras empresas privadas se sigan llenando los bolsillos, no es justo, por una vez en la vida hagan su trabajo como corresponden y velen por el pueblo y para el pueblo"

259. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quisiera que sepan que encuentro super mal los pórticos que van a colocar por qué yo paso a diario por ahí a dejar a mi hija al colegio que está en Cartagena y ahora voy a te ER que pagar más de lo que pago por ir a dejar a mi hija por qué no piensan en buscar otro lugar donde colocar esos pórticos a partes las carreteras están malas. Sin iluminación y sin protección para que los animales de los cerros se pasen ya han matado varios animales los camiones aparte el daño provocado a los camiones no lo paga nadie. Piensen bien las cosas antes de hacerlo. [Comentario oculto]"

260. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"San Antonio es una zona de sacrificio, lamentablemente. Se toman decisiones constantemente sin considerar la voz ciudadana. La instalación de pórticos es una muestra de ello. Por años, esa ruta no ha tenido ningún pórtico y ha funcionado para descongestionar un poco el acceso a la ciudad aunque muchas veces eso se hace imposible por la cantidad de camiones que ingresan a una ciudad pequeña, generando tacos y mucha congestión vial. Justamente donde quieren instalar los pórticos muchas veces está lleno de camiones detenidos por taco.

Mi observación ciudadana apela a ello y muy importantemente al bolsillo de los san antoninos, quienes no tenemos porqué pagar por el acceso a nuestra ciudad, el que siempre ha sido gratuito, en una ruta que no ha tenido ningún cambio desde sus inicios. Su instalación atenta contra los intereses y bienestar económico de la gente."

261. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo completamente el proyecto, este tendrá un grave impacto socioeconómico y ambiental para nuestra comuna. San Antonio ya cuenta con una alta carga de contaminación atmosférica y acústica debido al intenso tráfico de carga del puerto. Imponer un cobro vía TAG resulta injusto para las familias locales de ingresos limitados y que por razones de trabajo se tienen que movilizar hacia otras comunas, esto además provocará un desvío del tránsito hacia vías no preparadas, aumentando la congestión, los

contaminantes y el deterioro de los entornos naturales de la zona. Solicito formalmente a rechazar completamente el proyecto."

262. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estos pórticos afectaría, mucho a la comunidad, 1 afectaría demasiado la tranquilidad de las personas en sus poblaciones ya que los vehículos buscarán alternativas de caminos llenando poblaciones y zonas residencial con vehículos, y sería más peligroso para todos, y cómo es posible que se pague por pasar de llolleo a barrancas o viceversa,"

263. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me pongo a la instalación de pórticos al entrar y salir de San Antonio... trabajo en san Antonio de lunes a sábado, además del precio de la bencina se sumaría peajes esto me perjudica totalmente a mí y mi esposo que tenemos que trasladarnos a diario.

No sigan sacrificando a la clase media..."

264. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este es un proyecto que no piensa en el bienestar social ni económico de los habitantes de san Antonio, somos un pueblo pequeño en el cual muchas personas deben salir a diario de él para trabajar, al instalar pórticos en la entrada a este se están perjudicando a esas personas que ya gastan a diario en pasajes para ir y venir. Esto es para aumentan el tránsito de camiones, pero tenemos un problema grande que son nuestras calles, están destruidas por el paso de camiones, al traer más camiones hacia acá, están dañando aún más las calles. Aumentarán los pasajes del transporte público para los habitantes, sin mencionar el peligro que traerán esos camiones con el exceso de velocidad.

Traerá a menos visitantes para el verano, ya que quien va a querer venir a un pueblo que no tienen atractivos si aparte tienen que pagar por entrar.

No somos un gran pueblo y muchos de los comerciantes esperamos el verano con ansias para que aumenten nuestras ventas.

Con esto espero aportar una opinión y sentir de muchos habitantes de San Antonio.

No a los pórticos."

265. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"¡NO AL PEAJE EN NUESTRA ZONA!

No es justo que se nos imponga un nuevo gasto por transitar por un camino que utilizamos todos los días para trabajar, estudiar y cumplir con nuestras responsabilidades. Para muchas familias, este recorrido no es una opción, sino una necesidad.

Quién piensa en los trabajadores, los estudiantes y las familias que deberán pagar diariamente por desplazarse? Ya es suficiente con el alto costo de la vida, el combustible y los gastos básicos.

No queremos más barreras para llegar a nuestros trabajos, colegios y hogares. Exigimos que se escuche a la comunidad y que se consideren las consecuencias económicas que esta medida tendrá para quienes vivimos y transitamos por la zona.

Nuestra movilidad no puede convertirse en un lujo! La comunidad merece ser escuchada. No al peaje que afecta nuestro bolsillo y nuestra vida diaria."

266. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos pórticos en la comuna de san Antonio, busquen otra medida para costear este proyecto."

267. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados primero que nada me gustaría saber si esta instancia de realizar observaciones es vinculante o no? Es decir nuestras observaciones serán tomadas en cuenta para definir este nefasto y dañino proyecto para nuestra comuna o simplemente la están solicitando para cumplir con pasos de ejecución del mismo.

Por medio de la presente, y en el marco del proceso de Participación Ciudadana (PAC) del proyecto, manifiesto mi más enérgico rechazo a la instalación de nuevos pórticos de telepeaje/cobro en la Ruta 78, debido a los graves impactos negativos que esto generará en el ámbito socioeconómico, vial y en la calidad de vida de los habitantes y usuarios frecuentes de la zona.

Los fundamentos de mi oposición son los siguientes:

***Impacto Socioeconómico y Carga Familiar:** La incorporación de nuevos pórticos encarece de forma desproporcionada el costo de traslado diario. Esto afecta directamente el presupuesto de las familias, trabajadores, estudiantes y transportistas locales que dependen obligatoriamente de esta vía para sus actividades cotidianas y esto subirá el costo a las familias ya que por ejemplo en nuestra comuna no hay universidad por lo que muchísimos estudiantes viajan a estudiar a Santiago, Melipilla, Viña del Mar, Valparaíso y el costo de los pórticos no lo asumen los transportistas sino los pasajeros.*

***Saturación y Riesgo Vial en Rutas Locales:** La existencia de estos cobros provocará que un alto flujo vehicular (especialmente vehículos pesados y automovilistas) intente evadir los peajes ingresando por caminos secundarios y rutas locales. Esto generará una grave congestión vehicular, deterioro de los caminos vecinales y un aumento exponencial en el riesgo de accidentes para los peatones y residentes.*

***Deterioro de la Calidad de Vida y Afectación a la Conectividad:** Lejos de mejorar la conectividad prometida, el proyecto levanta barreras económicas que entorpecen la libre circulación y aumentan los tiempos de desplazamiento hacia centros de salud, educación y fuentes laborales, afectando el bienestar de la comunidad.*

***Ausencia de Medidas de Mitigación y Equidad Territorial:** El proyecto carece de medidas de mitigación reales y de esquemas de tarifas diferenciadas o exenciones para quienes residen y transitan permanentemente por el sector, convirtiendo una vía de conectividad esencial en una carga financiera permanente.*

Por todo lo expuesto, solicito formalmente que se consideren estos antecedentes y se rechace la instalación de los pórticos proyectados, exigiendo a la empresa titular alternativas que no perjudiquen la economía ni la calidad de vida de las comunidades locales.

Además indicar que antes de crear un proyecto de este tipo deberían preocuparse de tener vías alternativas de conectividad y en buenas condiciones para el uso de la gente que no tiene los medios económicos de pagar tanto en pórticos que sólo enriquecen a las empresas, nadie está pensando en la realidad de nuestra comuna donde tenemos una tasa de pobreza por ingresos del 7% aprox y pobreza multidimensioanl del 15%

Entonces me pregunto en que nos beneficia este proyecto? Quieren subir el costo de transporte, de trabajo, de compra de alimentos, al final todo nuestro costo de vida se verá encarecido por este proyecto, la gente de San Antonio no tiene los recursos para poder pagar peajes todos los días por salir de sus casas al colegio, de sus casas al trabajo, de sus casas a universidades y centros de estudios, etc. Cuál es su deseo? Empobrecernos, limitarnos, dañar nuestra salud mental considerando el gran problema económico que sería para nuestras familias, desconectarnos de las grandes ciudades, encerrarnos?

Espero que todas nuestras observaciones sean consideradas ya que la realidad en San Antonio debe prevalecer antes de crear cualquier proyecto, siempre deben ver el costo que tendrá para sus ciudadanos y acá ese costo será impagable para quiénes transiten día a día por esas zonas"

268. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra de. Cobro es un abuso el puerto no invierte en San Antonio son los. Unicos. Que. Se. Benefician"

269. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi preocupación y rechazo ante la eventual instalación de pórticos de peaje en los principales ingresos a la comuna de San Antonio, debido al impacto económico y social negativo que esta medida podría generar en sus habitantes.

La implementación de estos cobros afectaría especialmente a las personas que deben desplazarse diariamente por motivos laborales, educacionales, médicos, comerciales o familiares. Muchos residentes utilizan estas vías de manera habitual y no cuentan con alternativas de transporte público eficientes ni con ingresos suficientes para asumir un nuevo gasto permanente.

Asimismo, los pórticos podrían aumentar el costo de vida de las familias, perjudicar a trabajadores independientes, estudiantes, adultos mayores y personas que deben trasladarse fuera de la comuna. También podrían encarecer el transporte de bienes y servicios, provocando un alza indirecta en los precios y afectando la actividad económica local.

Esta medida podría generar desigualdad territorial, ya que quienes viven en San Antonio tendrían que pagar por entrar o salir de su propia comuna, situación especialmente injusta considerando que muchas personas se desplazan por necesidades básicas y no por motivos recreativos.

Por lo anterior, solicito que se realice un estudio serio y transparente del impacto económico, social y territorial del proyecto, incorporando la participación efectiva de la comunidad. Además, se deben evaluar alternativas que no perjudiquen a los residentes, tales como exenciones, tarifas diferenciadas, descuentos para usuarios frecuentes o la suspensión de la medida mientras no existan soluciones adecuadas de transporte y conectividad.

Solicito que esta observación sea considerada formalmente y que se informe a la comunidad sobre los fundamentos, costos, beneficiarios y consecuencias de la instalación de estos pórticos."

270. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy vecina del sector rural de Cartagena específicamente vivo en la zona de Lo Zarate/El turco.

Para llegar a la ciudad de san Antonio me demoro aproximadamente 20 minutos y debo por obligación tomar esta ruta en cuestión. Al ser Cartagena un municipio tan pequeño te obliga a ir a buscar atención médica, hacer compras, llevar a tus mascotas al veterinario entre otras a san Antonio.

El acceso a san Antonio por Puente Arévalo el pésimo realmente. Se satura con tanto auto y colectivo por lo que no es realmente una opción para alguien que ya lleva un trayecto en auto de 20 o 15 min.

Me parece insólito que se este planteando esta opción sabiendo que como yo hay muchas personas que vienen del sector de aguas buenas, lagunilla, Cartagena y otras localidades a san Antonio. En mi caso serán 3 a 2 viajes semanales pero hay personas que usan ese trayecto a diario por necesidad.

Dejen de abusar de la gente, siempre somos mostraste los que debemos pagar por el puerto con nuestro tiempo, calidad de vida y ahora con nuestro dineros. Cobren al puesto que es el único beneficiado real de este proyecto, no nosotros!"

271. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me resulta ilógico q para personas residentes de san Antonio tengan q pagar x entrar a nuestra cuidad personas de esfuerzo q se levantan temprano para salir a sus labores fuera de san Antonio será un nuevo gasto de movilidad me parece una verdadera vergüenza para san Antonio y una burla para su gente"

272. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Materia: Impactos ambientales, sociales y económicos sobre los residentes del sector Rotonda Curicó y sectores residenciales aledaños.***

Por medio de la presente, manifiesto mi preocupación respecto de los impactos ambientales, territoriales, sociales y económicos que podría generar la ejecución y operación del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", particularmente para los vecinos que residen en las inmediaciones de la Rotonda Curicó y en los sectores residenciales cercanos.

Si bien se reconoce la importancia de mejorar la infraestructura vial y la conectividad de San Antonio, considero fundamental que el desarrollo de estas obras no implique un deterioro de la calidad de vida de sus habitantes, ni que los costos de una infraestructura destinada a favorecer, entre otros objetivos, el transporte de carga hacia el puerto recaigan desproporcionadamente sobre la comunidad local.

En atención a lo anterior, solicito que se evalúen, aclaren y respondan los siguientes aspectos:

1. Expropiaciones y afectación de viviendas y propiedades

Solicito que se informe de manera detallada qué propiedades, viviendas y terrenos ubicados en el entorno de la Rotonda Curicó serán afectados directa o indirectamente por las obras, indicando los límites de las áreas de expropiación y las distancias respecto de las viviendas existentes.

Asimismo, solicito que se evalúen los efectos sobre la calidad de vida, la seguridad, la conectividad peatonal, el acceso a los domicilios y la continuidad de las actividades cotidianas de los residentes. En caso de contemplarse expropiaciones o relocalizaciones, se requiere información clara, oportuna y accesible sobre los procedimientos, las medidas de compensación y los mecanismos de acompañamiento para las familias afectadas.

2. Aumento del tránsito de camiones, ruido y contaminación atmosférica

El proyecto tiene como uno de sus objetivos mejorar la conectividad con el Puerto de San Antonio y facilitar el transporte de carga. Esto genera preocupación respecto del eventual incremento del flujo de camiones que circularán por el acceso sur y sus conexiones con la vialidad urbana.

Solicito que se informe cuál será el aumento estimado del tránsito de camiones, tanto durante la construcción como durante la operación del proyecto, considerando escenarios actuales y futuros de actividad portuaria.

Asimismo, solicito que se evalúen los efectos sobre los residentes de la Rotonda Curicó y su entorno en materia de contaminación acústica, emisiones atmosféricas, material particulado, vibraciones y seguridad vial, incluyendo los efectos acumulativos de la infraestructura existente y de las nuevas obras.

Se solicita detallar las medidas de mitigación previstas, la ubicación de las barreras acústicas, los puntos de monitoreo, los horarios de medición y los mecanismos de fiscalización. También se requiere aclarar cómo se protegerá a las viviendas que no queden directamente junto a las barreras proyectadas, pero que igualmente puedan experimentar un aumento del ruido.

3. Impactos durante la construcción y seguridad de los vecinos

Solicito que se informe cómo se gestionarán los desvíos de tránsito, el transporte de materiales, las excavaciones, el polvo, el ruido y las vibraciones durante las obras, especialmente en las vías urbanas próximas a la Rotonda Curicó.

Se requiere conocer qué medidas garantizarán el acceso seguro a viviendas, comercios, servicios y recorridos peatonales, así como los procedimientos para responder ante emergencias y reclamos de la comunidad.

4. Incorporación de nuevos pórticos de peaje y cobros para los habitantes de San Antonio

Esta es una de las principales preocupaciones que genera el proyecto.

Solicito que se informe y justifique técnicamente la incorporación de nuevos pórticos de peaje en el tramo de acceso a San Antonio, considerando que los usuarios que se desplazan hacia Santiago ya deben enfrentar cobros asociados a la Ruta 78 y sus sistemas de peaje.

La instalación de nuevos puntos de cobro podría significar que los residentes deban pagar adicionalmente por desplazamientos cotidianos para entrar o salir de San Antonio, incluso cuando sus viajes no tengan como destino Santiago, sino que correspondan a actividades laborales, educacionales, comerciales, de salud o familiares dentro de la propia comuna y sus alrededores.

Resulta necesario aclarar si los pórticos contemplados implicarán efectivamente cobros adicionales para los viajes locales, cuál será su estructura tarifaria, cómo se determinarán las tarifas para cada movimiento y qué mecanismos se contemplan para evitar que los habitantes de San Antonio deban asumir un costo desproporcionado por utilizar la infraestructura vial de acceso a su propia ciudad.

Asimismo, solicito que se evalúe el posible efecto de los nuevos cobros sobre la movilidad de los residentes, considerando que algunos conductores podrían optar por vías alternativas para evitar los peajes, aumentando el tránsito en calles urbanas como avenida Barros Luco, avenida Chile, Los Aromos y Providencia, con los consiguientes efectos sobre el ruido, las emisiones, la congestión y la seguridad de los vecinos.

Solicito que se publiquen los antecedentes técnicos y económicos que fundamentan la incorporación de estos pórticos, junto con una evaluación de alternativas que considere tarifas diferenciadas, exenciones o mecanismos de protección para los residentes de San Antonio y sus desplazamientos locales.

Además, solicito que la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas informe expresamente cómo se compatibilizará el financiamiento de la concesión con el derecho de los habitantes a mantener una conectividad razonable y económicamente accesible con su ciudad.

5. Evaluación de los impactos acumulativos y participación de los vecinos

Solicito que la evaluación ambiental considere de manera integrada los impactos del proyecto sobre la población cercana a la Rotonda Curicó, incluyendo el tránsito actual, el aumento proyectado de vehículos pesados, las obras de ampliación, las expropiaciones, el ruido, las emisiones y los posibles desvíos ocasionados por los cobros de peaje.

También solicito que se establezcan mecanismos de información, seguimiento y participación vecinal durante la construcción y operación, con acceso público a los resultados de los monitoreos ambientales y a las medidas correctivas que deban adoptarse en caso de detectarse impactos no previstos o incumplimientos.

Solicitud final

En virtud de lo expuesto, solicito que estas observaciones sean consideradas y respondidas fundadamente dentro del procedimiento de evaluación ambiental, y que los impactos identificados sean abordados mediante medidas concretas, verificables y fiscalizables.

Asimismo, solicito que se informe a la comunidad sobre las decisiones relativas a la instalación y operación de los nuevos pórticos de peaje, las tarifas que se pretenden aplicar y las alternativas consideradas para evitar que los habitantes de San Antonio deban asumir nuevos costos de desplazamiento como consecuencia de esta intervención.

El mejoramiento de la conectividad vial debe contribuir al desarrollo de la ciudad sin comprometer la calidad de vida de sus habitantes ni generar cargas económicas desproporcionadas para quienes residen en ella."

273. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con la instalación de pórticos dentro de las carreteras internas que ya están siendo cobradas en la ruta, subiendo el valor de la vida en la comuna."

274. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"Manifiesto mi **rechazo** a la instalación de pórticos de telepeaje en los accesos de San Antonio, debido a los posibles efectos negativos sobre la conectividad, la calidad de vida y la economía de los habitantes de la comuna.*

La implementación de estos cobros podría encarecer los desplazamientos cotidianos por motivos laborales, de salud, educación y abastecimiento. Asimismo, podría incentivar el uso de vías alternativas, aumentando la congestión, el ruido y la contaminación en sectores residenciales.

Solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que se analicen exhaustivamente estos impactos, considerando los sistemas de vida y costumbres de la población, y que se evalúen alternativas que garanticen una conectividad adecuada sin imponer cargas económicas adicionales a los residentes por sus desplazamientos habituales.

El desarrollo de infraestructura vial debe considerar no solo los beneficios del transporte y la actividad portuaria, sino también el bienestar de la comunidad y la protección del medio ambiente."

275. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como residente de la comuna estoy en total desacuerdo con el cobro de pórticos para residentes de la comuna, ya que encarecería la vida de la población, además de generar otro tipo de inconvenientes como la congestión de tráfico vehicular y el desvío hacia calles residenciales por el cobro de este nuevo acceso, el deterioro del pavimento local y riesgos para la seguridad vial."

276. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Injusto colocar tags en san Antonio, considerando que la mayor parte del trabajo está saliendo de san Antonio. Si quieren colocar tag por su megapuerto que sea netamente en el megapuerto y para quienes lo van a utilizar."

277. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO ES POSIBLE QUE LAS GRANDES FUENTES EXTRANJERAS SE DIGAN LLENANDO LOS BOLSILLOS CON EL TAG ,LAS CARRETERAS YA ESTAN AHI HACE AÑOS LOS PEAJES O TAG DEBERÍAN ESTAR SOLO PARA VIAJAR ENTRE REGIONES NO PARA MOVILIZARSE EN POCOS KILÓMETROS DENTRO DE LA MISMA COMUNA ,ES INACEPTABLE QUE HAYA MAS COBROS POR TRANSITAR LIBREMENTE ,IR A LAS FAENAS DIARIAS O SUPLIRCE DE LAS COSAS BASICAS PARA VIVIR O LLEGAR A UN CENTRO DE SALUD

NO A LOS PÓRTICOS EN SAN ANTONIO!!!!!!!!!!!!!!!"

278. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO AL PORTICO!! En san antonio"

279. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo al pórtico que tienen pensado en colocar en una zona que utilizamos todos los días para ir a dejar a nuestros hijos al colegio, comprar cosas básicas supermercado etc , es un gasto extra que no estoy de acuerdo en pagar."

280. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos pórticos para san antonio"

281. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos en san antonio por la gente que trabaja por aquí cerca del sector vamos a tener que estar pagando todos los días por ir a trabajar ? si ni siquiera arreglan las calles a donde se va a ese dinero ? no queda acá en san antonio no se invierte ni en arreglar la infraestructura ni en universidades quieren empobrecer la ciudad"

282. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Poner Tag para todos los habitantes de la comuna y provincia, es una aberración. No solo nos estamos convirtiendo en una zona de sacrificio, sino que además no contamos con locomoción pública eficiente, lo que termina significando qué la mayoría de las personas se movilicen en auto particular. La otra opción es tomar colectivos, los cuales mantienen una tarifa actual de $1000 sin importar el tramo. La implementación de este tag, traerá como consecuencia un aumento en el costo de la vida de esta ciudad - mi ciudad - que además está pasando por mil problemas más, cómo el alto nivel de cesantía y la delincuencia y asesinatos que han subido exponencialmente.

Ustedes deben representar a todos los sectores del país, no solamente a aquellos que tienen intereses económicos.”

283. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por medio de la presente, manifiesto mi preocupación y rechazo a la eventual instalación de nuevos pórticos de peaje en la conexión de la Ruta 78 con San Antonio, por considerar que esta medida podría resultar innecesaria y generar consecuencias económicas y sociales negativas para las personas que utilizan habitualmente esta vía.

La incorporación de nuevos puntos de cobro representa un costo adicional para los usuarios, afectando directamente el presupuesto de las familias, los trabajadores y todas aquellas personas que deben desplazarse de manera frecuente por motivos laborales, familiares, comerciales o personales. Este impacto resulta especialmente relevante para quienes utilizan esta conexión como parte de sus desplazamientos habituales y que podrían verse obligados a asumir un gasto recurrente sin que exista necesariamente una mejora proporcional en la calidad, seguridad o eficiencia de la infraestructura vial.

Asimismo, considero fundamental que cualquier decisión relacionada con la instalación de estos pórticos se encuentre debidamente justificada mediante antecedentes técnicos, económicos y sociales que permitan demostrar su necesidad y conveniencia. No resulta suficiente incorporar nuevos mecanismos de cobro sin evaluar rigurosamente sus efectos sobre la conectividad, la accesibilidad territorial y la economía de las comunidades que dependen de esta ruta.

Desde una perspectiva social, la incorporación de nuevos peajes podría aumentar el costo de los desplazamientos cotidianos, encarecer indirectamente el transporte de bienes y servicios y generar una carga económica adicional para los usuarios frecuentes. Por ello, solicito que se analice si existen alternativas que permitan alcanzar los objetivos del proyecto sin trasladar nuevos costos a la ciudadanía.

En el marco de la evaluación ambiental del proyecto, solicito que se consideren y fundamenten adecuadamente los posibles efectos asociados a esta medida, incluyendo sus implicancias sobre la movilidad, la conectividad local, los tiempos de desplazamiento y las condiciones de acceso de las comunidades involucradas. Asimismo, solicito que se transparenten los criterios técnicos y contractuales que justificarían la ubicación y operación de los pórticos, así como la existencia de alternativas que eviten la implementación de nuevos cobros en este punto de conexión.

Por lo anteriormente expuesto, solicito que se reevalúe la necesidad de instalar pórticos de peaje en la conexión de la Ruta 78 con San Antonio y que se considere su exclusión del proyecto, privilegiando soluciones que resguarden el interés público, la conectividad y la economía de los usuarios. Asimismo, solicito que los antecedentes y fundamentos de esta decisión sean debidamente informados y considerados dentro del proceso de evaluación correspondiente.

Mi observación busca que las decisiones sobre infraestructura vial se adopten considerando no solo los aspectos económicos y operacionales del proyecto, sino también sus consecuencias para las personas y comunidades que utilizan esta conexión, evitando la implementación de cobros adicionales cuya necesidad y proporcionalidad no se encuentren suficientemente acreditadas."

284. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al pórtico para san antonio basta de abusos ."

285. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"De acuerdo a las bases del proyecto, ha sido un rechazo rotundo por los habitantes de San Antonio. Muchas personas de nuestra comuna sale a trabajar a diferentes depósitos que se encuentran en malvilla, el turco, Leyda, provocando gasto de combustible como de pasajes, los sueldos que hay en san Antonio no son los mismo de los de Santiago, en la comuna un sueldo de operario de grúa horquilla ronda los 560 y 600 mil pesos muy por debajo que los sueldos que tiene la región metropolitana, a eso se resta el transporte o combustible mensual que está en promedio a 100.000 pesos mensuales si sumamos ahora los pórticos están haciendo un daño directo a los bolsillos de los trabajadores. El país no está en su mejor momento para seguir sacando fondos de los bolsillos de los trabajadores. Instalar 4 pórticos para ingresar a nuestras comunas no es la idea más viable, tener que pagar por transitar por la comuna es un robo y falta al libre tránsito por el territorio nacional."

286. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero impresentable como ciudadana y residente de en la comuna de san Antonio, que limiten el libre desplazamiento excepto de pago, teniendo las siguientes consideraciones.

Resido en una comuna donde constantemente existen accidentes de tránsito, donde se ven involucrado camiones, lo cual reduce el acceso a la ciudad a un solo lugar. Las autoridades aún en estas condiciones, no se han ocupado en tomar acciones mitigatorias para los ciudadanos, quienes no vemos enfrentado a largas horas de taco cuando suceden estos eventos.

El mal estado de las calles, considerando que el estado usa el dinero que produce el puerto de san Antonio, para beneficiar a todo el país y la ciudad está cada vez más deteriorada, por este progreso.

considerando las limitaciones territoriales en las 6 comunas de la provincia, es impresentable que debamos pagar un pórtico, para desplazarnos por nuestra ciudad.

Existe un abandono de parte del estado, el cual se a perpetuado por muchos años, en salud, educación y acceso, por lo que no pueden lucrar con los ciudadanos, si no han cumplido con los derechos sociales básicos.

ESTOY EN CONTRA DE LOS PÓRTICOS PARA SAN ANTONIO."

287. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de un pórtico en la comuna generaría una alta congestión vehicular en la comuna, en donde todos los locatarios haríamos desvío del pórtico para poder transitar por la comuna. Eso provocará una alta contaminación en las calles de la comuna. Son miles de personas que transitan

todos los días entre la comuna para llegar a sus trabajos y casa, como para que ahora deban pagar por transitar."

288. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi más profundo repudio a la instalación de los pórticos de peaje en San Antonio, por el impacto medioambiental que pueden generar, afectando nuestro entorno, la calidad del aire y la calidad de vida de la comunidad. ***San Antonio merece un desarrollo que respete y proteja su patrimonio natural****, priorizando el bienestar de sus habitantes por sobre los intereses económicos."*

289. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Les escribo para que no coloquen pórticos de tag para llegar a san Antonio desde Leyda, ya que somos muchos los que usamos la autopista del sol en la mañana para comenzar la jornada tanto laboral como escolar, debido a la congestión que se genera en ruta por lo gallardo."

290. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La colocación de pórticos en el acceso sur de san Antonio afectará a muchas familias a mi incluido, ya que es un acceso que uno transita diariamente, lamentablemente no cuenta con caleteras apropiadas ni otras accesos para los que transitan tanto por trabajo, para dejar a sus hijos a los colegios en un la zona, es un acceso que lleva años y no ha tenido grandes cambios y que a estas alturas decidan colocar pórticos, es un gran problema y gastos adicionales para la gente de San Antonio, aparte de los sueldos bajos en la zona, agregar aún más costos a la vida de los que tenemos que hacer malabares para llegar a fin de mes, por lo que rechazamos el proyecto totalmente, favor gestionar otra forma que no afecte la vida de los Sanantoninos y la gente de la zona."

291. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, manifiesto formalmente mi oposición a la instalación de peajes en los sectores de Barrancas y Reuss, en el marco del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, debido a las consecuencias económicas, laborales, familiares y sociales que esta medida generaría para quienes residimos en Santo Domingo y dependemos de la conectividad diaria con la comuna de San Antonio.

En nuestro caso particular, residimos en Santo Domingo, mientras que nuestra familia vive en el sector de Alto Mirador, en San Antonio. Asimismo, desarrollo mis actividades laborales en Barrancas, donde debo realizar diariamente múltiples gestiones y trámites relacionados con nuestra empresa, efectuando al menos cinco desplazamientos diarios. Por lo tanto, la eventual implementación de peajes en estos sectores representaría un perjuicio económico permanente y directo para nuestro grupo familiar y nuestra actividad empresarial.

La instalación de estos peajes podría transformar desplazamientos cotidianos, necesarios y habituales en un costo recurrente adicional*, afectando no solo a quienes utilizan la ruta por motivos de viaje ocasional, sino también a los residentes, trabajadores, empresarios y familias que necesitan trasladarse frecuentemente entre Santo Domingo y San Antonio para desarrollar sus actividades normales.*

Esta situación resulta especialmente preocupante considerando que la conectividad entre ambas comunas es fundamental para acceder a fuentes laborales, desarrollar actividades comerciales, realizar

trámites, atender compromisos empresariales y mantener los vínculos familiares. En consecuencia, establecer cobros adicionales en puntos estratégicos de circulación podría generar una carga económica desproporcionada para quienes no tienen una alternativa razonable para evitar dichos desplazamientos.

En el ámbito laboral y empresarial, la necesidad de realizar múltiples viajes diarios implica que el eventual cobro de peajes se acumularía de manera significativa a lo largo de cada semana y mes. Este gasto adicional incrementaría nuestros costos operacionales, afectaría la eficiencia de las gestiones comerciales y trasladaría a los usuarios habituales una carga económica que debe ser debidamente evaluada antes de adoptar una decisión de esta naturaleza.

Desde una perspectiva familiar, la situación también merece especial consideración. Nuestra residencia en Santo Domingo y la residencia de nuestros familiares en Alto Mirador hacen que los desplazamientos entre ambas comunas formen parte de nuestra vida cotidiana. La aplicación de peajes en Barrancas y Reuss podría encarecer estos traslados habituales, limitando económicamente una movilidad que resulta necesaria para mantener nuestras relaciones familiares y atender nuestras responsabilidades personales.

Por estas razones, consideramos indispensable que la evaluación del proyecto incorpore de manera efectiva la realidad de los habitantes de Santo Domingo y San Antonio, así como las necesidades de quienes deben utilizar estos accesos de forma frecuente por razones laborales, comerciales y familiares.

En virtud de lo expuesto, solicito formalmente:

1. ***Reconsiderar la instalación de peajes en los sectores de Barrancas y Reuss**, evaluando sus efectos económicos y sociales sobre los residentes y usuarios habituales de la conectividad entre Santo Domingo y San Antonio.*
2. *Analizar alternativas que permitan financiar y desarrollar el proyecto sin imponer cobros adicionales que afecten desproporcionadamente a quienes necesitan desplazarse diariamente por motivos laborales, empresariales y familiares.*
3. *Evaluar el impacto económico acumulado de los peajes sobre los trabajadores, empresarios, residentes y familias que realizan múltiples desplazamientos diarios, considerando especialmente a quienes no cuentan con alternativas de transporte o rutas que resulten razonables en términos de tiempo y costo.*
4. *En caso de mantenerse la propuesta de instalación de peajes, estudiar mecanismos concretos de exención, tarifas diferenciadas o sistemas de beneficios para residentes y usuarios frecuentes, de modo que se evite perjudicar a quienes utilizan estos accesos como parte de sus actividades cotidianas.*
5. *Incorporar las observaciones de la comunidad en la evaluación del proyecto y entregar una respuesta fundada respecto de las medidas que se adoptarán para mitigar los efectos económicos y sociales identificados.*

Finalmente, solicito que esta observación sea considerada formalmente en el proceso de evaluación del proyecto, teniendo presente que la infraestructura vial debe contribuir a mejorar la conectividad y la calidad de vida de las personas, sin generar barreras económicas injustificadas para quienes dependen diariamente de ella.

El desarrollo de infraestructura es necesario para el crecimiento de la provincia de San Antonio, pero su planificación debe considerar también la realidad de sus habitantes, el funcionamiento de sus empresas y el derecho de las familias a mantener una conectividad accesible entre sus lugares de residencia, trabajo y vida cotidiana.

Por lo anterior, ***solicito que se reconsidere la instalación de peajes en Barrancas y Reuss y que se evalúen alternativas que permitan compatibilizar el desarrollo del proyecto con las necesidades económicas, laborales y familiares de la comunidad****."*

292. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos TAG en la comuna de San Antonio, ya que esta medida podría generar un perjuicio económico para los habitantes, quienes necesitan desplazarse diariamente por motivos laborales, familiares y personales.

Considero que se debe priorizar el bienestar de la comunidad y el derecho a la movilidad, evitando implementar cobros que puedan afectar la calidad de vida de los residentes. Solicito que se evalúen alternativas que no impliquen un costo adicional para quienes viven y trabajan en la comuna."

293. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Problemas que generara en la ciudad: La instalación de pórticos de telepeaje (como los proyectados en sectores de conectividad interna y variantes locales) altera la dinámica diaria de los habitantes. Al incorporar cobros en zonas de circulación comunal, se genera una alteración significativa en los flujos de desplazamiento cotidianos, afectando la integración urbana entre los distintos barrios, zonas residenciales y los puntos de actividad laboral o estudiantil de la comuna.

La problemática central que frena y genera un rechazo transversal por parte de los habitantes de San Antonio, municipio, organizaciones sociales y vecinos es el ***impacto económico progresivo y el aislamiento por movilidad local:***

Pago por desplazamiento interno: *La principal resistencia radica en que los pórticos transforman una vía de conectividad que debería servir a la movilidad propia de la ciudad en una carga financiera para los residentes. Los vecinos y trabajadores de San Antonio se verían obligados a pagar tarifas de telepeaje (TAG) simplemente por desplazarse y realizar sus actividades cotidianas al interior de su propio territorio comunal, afectando gravemente los bolsillos de las familias de menores ingresos y de los trabajadores portuarios, sin que existan alternativas viales expeditas libres de pago."*

294. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"****Rechazo al proyecto por sus posibles consecuencias económicas, sociales, viales y ambientales para las comunidades usuarias de la Ruta 78.***

Como vecina y usuaria frecuente de la Ruta 78, quiero expresar mi rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a las consecuencias que su ejecución podría generar en la vida cotidiana de quienes dependemos de esta carretera para trabajar, trasladarnos con nuestras familias, llevar a nuestros hijos al colegio y realizar nuestras actividades diarias.

Esta preocupación surge de mi propia experiencia como usuaria de la ruta y de las dificultades que enfrentamos quienes debemos recorrerla habitualmente. Para miles de personas, utilizar esta vía no es algo opcional, sino una necesidad diaria. Ya debemos afrontar congestión vehicular, largos tiempos de desplazamiento, gastos de combustible y mantención de nuestros vehículos, por lo que preocupa que este proyecto pueda sumar nuevos costos y dificultades a una situación que ya afecta nuestra calidad de vida.

1. Consecuencias económicas para las familias y los trabajadores

Uno de los aspectos que más me preocupa es el impacto económico que este proyecto podría tener sobre las personas que utilizamos la Ruta 78 de manera permanente.

Para muchos vecinos, esta carretera es indispensable para llegar al trabajo, llevar a los niños al colegio, asistir a controles médicos, realizar trámites y cumplir con nuestras responsabilidades familiares. Por lo tanto, cualquier aumento en los costos de traslado afecta directamente la economía del hogar.

Ante esta situación, considero necesario plantear una pregunta: ¿por qué las familias y los trabajadores que utilizamos diariamente esta ruta debemos asumir mayores gastos para financiar infraestructura que también responde a las necesidades de crecimiento de la actividad portuaria?

Comprendo la importancia del desarrollo del puerto de San Antonio, pero considero que sus necesidades de infraestructura deben abordarse de manera equitativa, sin trasladar una carga económica desproporcionada a quienes vivimos en los alrededores y necesitamos movilizarnos todos los días.

El pago de peajes, sumado al combustible, las mantenciones y el desgaste de los vehículos, representa un gasto constante para muchas familias. Un incremento de estos costos reduce el dinero disponible para cubrir necesidades básicas y puede afectar significativamente el presupuesto familiar.

Por esta razón, solicito que se analice con especial atención quiénes asumirán los costos del proyecto y qué medidas se contemplan para proteger a los usuarios habituales de la carretera.

2. Efectos en los desplazamientos y en la vida diaria

La Ruta 78 es parte fundamental de la rutina de miles de personas. Su utilización está directamente relacionada con nuestras obligaciones laborales, familiares y personales.

Durante la etapa de construcción, las obras podrían provocar desvíos, reducción de pistas, mayores niveles de congestión, demoras y dificultades de acceso. Estas situaciones afectarían especialmente a quienes tenemos horarios que cumplir y debemos organizar nuestros desplazamientos con anticipación.

Para una persona que sale temprano de su casa para llegar a trabajar y que, al terminar su jornada, debe trasladarse a buscar a sus hijos o regresar a su hogar, incluso unos minutos adicionales de viaje pueden generar importantes complicaciones.

Por ello, considero que la evaluación del proyecto debe contemplar tanto sus posibles beneficios futuros como las dificultades que deberán enfrentar las comunidades durante su construcción y posterior funcionamiento.

No sería suficiente mejorar la infraestructura si, al mismo tiempo, quienes utilizamos esta ruta diariamente terminamos soportando mayores tiempos de viaje, más congestión y costos adicionales de transporte.

3. Preocupación por los efectos ambientales

También me preocupa el impacto ambiental que podría ocasionar una obra vial de esta magnitud, especialmente considerando el crecimiento de la actividad portuaria y el tránsito asociado al transporte de carga.

Dependiendo de las zonas intervenidas y de las características de las obras, podrían producirse efectos como el aumento del ruido, la generación de polvo, las emisiones contaminantes, la intervención de terrenos y la alteración de la vegetación y de los ecosistemas presentes en el territorio.

Considero indispensable que la evaluación ambiental examine estos posibles efectos de manera rigurosa, incluyendo no solo las consecuencias directas del proyecto, sino también los impactos acumulativos que podrían generarse al sumarse a otras iniciativas viales, portuarias y logísticas.

Las comunidades no experimentamos cada proyecto por separado. Vivimos diariamente los efectos conjuntos del tránsito, la actividad industrial, el transporte de carga y el crecimiento de la infraestructura.

Por lo mismo, el desarrollo económico no debería avanzar a costa del bienestar de las personas ni significar que los habitantes del sector debamos acostumbrarnos a convivir con mayores niveles de ruido, contaminación y congestión.

4. Distribución de los costos y beneficios del desarrollo portuario

Entiendo que el puerto de San Antonio cumple un papel importante para la economía nacional. Sin embargo, considero que los beneficios de una actividad de esta magnitud deben ir acompañados de una distribución justa de sus costos y de las medidas necesarias para proteger a las comunidades afectadas.

Quienes vivimos en este territorio no somos solamente usuarios de una carretera. Somos trabajadores, madres, padres, estudiantes y familias que necesitamos trasladarnos diariamente para desarrollar nuestras actividades.

Si parte importante de las mejoras viales responde al crecimiento de la actividad portuaria y a las necesidades del transporte de carga, resulta fundamental analizar por qué los usuarios habituales podrían terminar asumiendo gastos adicionales mediante el pago de peajes y otros costos de movilización.

El desarrollo de infraestructura debe considerar las necesidades de todos los usuarios, y no únicamente los requerimientos asociados al movimiento de carga y al crecimiento económico.

Por ello, solicito que se evalúe de forma transparente la relación entre los beneficios que generará el proyecto y las cargas económicas, sociales y ambientales que deberán soportar los habitantes y trabajadores de la zona.

5. Solicitud y observaciones finales

Por los motivos expuestos, manifiesto mi rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", en los términos en que ha sido presentado, y solicito que durante su evaluación se consideren de manera efectiva las preocupaciones de los vecinos y de quienes utilizamos habitualmente esta carretera.

En particular, solicito que se analicen detalladamente los siguientes aspectos:

- *El impacto económico que el proyecto podría generar en las familias y los trabajadores que utilizan diariamente la Ruta 78.*
- *Las consecuencias del pago de peajes y de otros posibles gastos asociados a los desplazamientos habituales.*
- *Los cambios en los tiempos de viaje y las dificultades de movilidad durante la construcción y la operación del proyecto.*
- *Los efectos sobre la congestión vehicular y los accesos utilizados por las comunidades.*
- *Los impactos ambientales acumulativos derivados del crecimiento de la actividad portuaria y del transporte de carga.*
- *Las posibles consecuencias sobre la calidad del aire, los niveles de ruido, el territorio, la vegetación y los ecosistemas.*

- *La distribución de los costos y beneficios del proyecto, procurando que las comunidades directamente afectadas no deban asumir una carga desproporcionada.*
- *Las medidas concretas que se implementarán para prevenir, reducir y compensar los impactos negativos que puedan afectar a los usuarios y residentes del sector.*

Finalmente, considero que el progreso económico y portuario debe desarrollarse de manera compatible con la calidad de vida de las personas. No es aceptable que el crecimiento de una actividad económica termine significando mayores gastos, viajes más largos, congestión constante y posibles daños ambientales para quienes habitamos y transitamos por este territorio.

Como usuaria habitual de la Ruta 78, solicito que nuestra opinión sea considerada seriamente y que la participación ciudadana tenga una influencia real en las decisiones que se adopten.

Las personas que utilizamos esta carretera todos los días somos quienes experimentamos directamente sus dificultades y quienes tendremos que convivir con las consecuencias de este proyecto. Por ello, nuestras necesidades deben ser consideradas como un elemento central de su evaluación, junto con la búsqueda de soluciones que permitan un desarrollo más justo, responsable y respetuoso con las comunidades."

295. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro que al poner tag para san Antonio será afectado el bolsillo de todos, considerando además que esto afecta a vecinos del sector.

el tag, combustible, alimentación, gas, agua, luz, etc afecta nuestros precarios sueldos

en San Antonio NO QUEREMOS TAG

no queremos ser como SANTIAGO"

296. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos pórticos en la comuna de san antonio, perjudicaría a propios ciudadanos y la economía del país al ser el 1er puerto de chile mas transitado en movimientos portuarios, lo involucrados seremos nosotros mismos!"

297. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo de manera categórica la instalación de pórticos para la entrada a la comuna de San Antonio. Esto demuestra la desconexión del gobierno central con la realidad de la provincia. No sé puede traspasar el costo del progreso o reparaciones al común de la gente sin antes haber habido algún diálogo al respecto"

298. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, en mi calidad de residente y ciudadana de la comuna de San Antonio, planteo formalmente mi ***observación y rechazo*** *respecto al proyecto que contempla la instalación de pórticos de cobro en la vía denominada Acceso Sur a San Antonio, con base en los siguientes argumentos*

1. La afectación de una vía de uso cotidiano y descongestión urbana

El Acceso Sur no constituye únicamente una alternativa vial para el transporte de carga del puerto, sino que también opera como una ***arteria urbana fundamental e indispensable para la movilidad interna*** *de la comunidad sanantonina. Su uso diario por parte de vehículos particulares y transporte local es crucial para descongestionar la Avenida Ramón Barros Luco, eje central de la ciudad que hoy se encuentra saturada. Imponer un cobro en esta vía desincentivará su uso, desviando masivamente el flujo vehicular de regreso hacia la trama urbana interna, colapsando aún más la conectividad de la comuna.*

2. Impacto directo en la economía de los hogares de San Antonio

El desplazamiento constante y obligatorio por esta vía para cumplir con jornadas laborales, trámites, atención médica o estudios, transformaría el cobro por pórtico en un ***costo fijo ineludible para las familias****. San Antonio registra ingresos medios por hogar históricamente inferiores a los promedios regionales y nacionales, junto con una alta vulnerabilidad socioeconómica. Sumar un cobro recurrente por transitar dentro de la propia comuna representa una vulneración al libre tránsito y desproporcionado sobre los ya ajustados presupuestos familiares.*

3. Perjuicio al desarrollo local e inequidad territorial

Encarecer la movilidad interna no solo empobrece a las familias, sino que merma la competitividad del comercio local, encarece la prestación de servicios y limita la integración comunitaria entre los distintos sectores de la provincia. Una política de infraestructura que no considera la realidad socioeconómica del territorio genera segregación y obstaculiza el desarrollo humano y productivo de la comuna.

Finalmente *y por las razones expuestas,* ***solicito que no se continúe considerando la instalación de pórticos en el Acceso Sur****, garantizando el libre tránsito por las vías que conectan nuestra propia ciudad sin menoscabar el bolsillo de sus habitantes ni la fluidez del tránsito urbano."*

299. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No quiero más cobros por tag"

300. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, yo, [información personal oculta], residente del sector de San Atonio, vengo a manifestar mi profunda disconformidad y rechazo ante el proyecto de instalación de una nueva barrera de auto-pase en la entrada de San Antonio.

Esta medida nos afecta negativamente por los siguientes motivos:

1. *Impacto en el flujo vehicular: Generará congestión innecesaria en una vía de acceso crítica.*
2. *Perjuicio económico: Representa un costo adicional para quienes circulamos diariamente por este sector.*
3. *Falta de consulta ciudadana: Consideramos que una medida de este impacto debió ser comunicada y discutida con la comunidad afectada.*

Por lo expuesto, solicito formalmente la revisión del proyecto y la realización de una instancia de diálogo con los vecinos para buscar soluciones alternativas."

301. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me parece un pésimo proyecto, el cual encarece aún más la vida para las personas de San Antonio y el litoral que día a día se movilizan dentro de la ciudad por temas laborales, escolares, etc. Esto no mejorará nada, solo encarecerá la vida a la gente de la ciudad de San Antonio. Todos sabemos el "negocio" del tag, que supuestamente son "tarifas bajas", pero que con el tiempo aumentan su valor y lamentablemente la gente es la más afectada con ese abuso.

NO PORTICOS DE TAG!!”

302. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Es un proyecto que afecta directamente a los bolsillos de los residentes san antoninos.

Es un proyecto que no aporta al desarrollo estructural ni social de la ciudad de San Antonio.

Por estas razones rechazo la instalación de pórticos en la ciudad y comuna de San Antonio.”

303. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Los fundamentos de este reclamo son los siguientes:

1. Impacto en la conectividad local y calidad de vida: La ubicación de estos pórticos en afecta directamente el desplazamiento diario de los residentes del sector, quienes utilizaban estas vías de forma habitual y gratuita

2. Ausencia de vías alternativas expeditas y gratuitas: La implementación de este sistema sin rutas alternativas adecuadas obliga a los automovilistas a pagar peajes urbanos de manera inevitable o bien a desviar el flujo vehicular hacia calles residenciales interiores, generando congestión, riesgo de accidentes y contaminación acústica en nuestro barrio.

3. Perjuicio a la actividad comercial local y a la plusvalía de las viviendas del sector, debido al aislamiento vial que provoca la tarificación de estas rutas.

Por todo lo anterior, solicito a usted:

1. Evaluar la reubicación, soterramiento o modificación del proyecto de pórticos en este tramo específico.

2. Implementar medidas de mitigación vial urgentes y concretas para evitar la saturación de las calles secundarias/residenciales.”

304. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“**A la Ilustre Municipalidad de San Antonio y a los organismos competentes:***

Por medio de la presente, manifiesto formalmente mi rechazo a la instalación de los cuatro pórticos de cobro contemplados en el proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio”, particularmente en el tramo comprendido entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda.

*Considero que esta iniciativa, tal como está planteada, puede generar consecuencias negativas para la calidad de vida, la movilidad, la economía familiar y el desarrollo urbano de nuestra comuna. Si bien reconozco la importancia de mejorar la infraestructura vial y fortalecer la conectividad con el Puerto de San Antonio, **dichas mejoras no deben realizarse a costa de imponer nuevas cargas económicas y dificultades de desplazamiento a los propios habitantes de la ciudad.***

1. Perjuicio económico para los residentes.

La instalación de pórticos de cobro en un acceso que forma parte de la conectividad cotidiana de San Antonio genera una legítima preocupación respecto de los costos que deberán asumir quienes necesiten desplazarse por este sector de manera habitual. Trabajadores, estudiantes, familias, comerciantes y personas que deben acudir a centros de salud podrían verse afectados por cobros recurrentes que se sumarían a los gastos habituales de transporte, combustible y mantención de sus vehículos.

Resulta especialmente cuestionable que los habitantes de una comuna deban asumir un costo adicional por desplazamientos relacionados con su vida cotidiana, cuando las obras se justifican, entre otros objetivos, por la necesidad de mejorar la capacidad vial y facilitar la actividad portuaria. Por ello, solicito que se transparenten las tarifas proyectadas, las condiciones de cobro y el impacto económico que esta medida tendría sobre los residentes.

2. Riesgo de congestión en las calles urbanas.

La implementación de nuevos cobros podría incentivar a los conductores a evitar los pórticos y buscar rutas alternativas por calles y avenidas de la ciudad. Esto podría incrementar el tránsito en vías como Barros Luco, avenida Chile, Los Aromos y avenida Providencia, trasladando el problema desde la autopista hacia sectores urbanos donde conviven vehículos particulares, transporte público, peatones, ciclistas y residentes.

En consecuencia, una medida que pretende mejorar la conectividad podría terminar generando mayores tiempos de viaje, congestión, ruido y riesgos viales en distintos barrios de San Antonio. Solicito que este posible efecto sea evaluado rigurosamente y no se considere suficiente la mera ampliación de la capacidad de la autopista para justificar la instalación de los pórticos.

3. Impacto en la calidad de vida y en la equidad territorial.

San Antonio cumple una función estratégica para el comercio y la actividad portuaria del país. Sin embargo, sus habitantes no deben convertirse en quienes soporten de manera desproporcionada los costos asociados a esa función. La planificación de infraestructura pública debe considerar las necesidades de las personas que viven en el territorio y no exclusivamente los requerimientos operacionales de la actividad económica.

La movilidad dentro de la propia comuna debe ser abordada con criterios de equidad, accesibilidad y bienestar social. No resulta razonable avanzar en una solución que pueda dificultar los desplazamientos cotidianos de la población sin demostrar previamente que se han evaluado alternativas menos perjudiciales para la comunidad.

4. Necesidad de transparencia y participación ciudadana efectiva.

Solicito que las autoridades competentes entreguen información clara, accesible y verificable sobre los fundamentos de la ubicación de los pórticos, las tarifas previstas, los mecanismos de cobro, las proyecciones de tránsito y las alternativas evaluadas durante el diseño del proyecto.

Asimismo, considero indispensable que las observaciones de los vecinos sean examinadas de manera efectiva y respondidas con fundamentos técnicos. La participación ciudadana no debe reducirse a una formalidad, sino constituir una instancia real para revisar decisiones que pueden afectar durante décadas la vida cotidiana de los habitantes de San Antonio.

Por lo anteriormente expuesto, solicito formalmente:

1. *Que se rechace la instalación de los cuatro pórticos de cobro proyectados entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda, en su configuración actual.*

2. *Que se solicite al Ministerio de Obras Públicas y a la Dirección General de Concesiones la revisión de esta medida y de las condiciones contractuales que pudieran limitar su modificación.*
3. *Que se estudien alternativas de financiamiento y diseño vial que permitan mejorar la conectividad y la infraestructura sin imponer nuevos cobros perjudiciales para los desplazamientos cotidianos de los residentes.*
4. *Que se evalúe de manera integral el posible desvío del tránsito hacia calles urbanas, considerando la congestión, la seguridad vial, la contaminación acústica y los efectos sobre los barrios afectados.*
5. *Que se publiquen los antecedentes económicos y técnicos que permitan a la ciudadanía comprender y evaluar las consecuencias reales de la iniciativa.*
6. *Que las inquietudes de los habitantes sean incorporadas en las decisiones correspondientes y que se informe públicamente sobre las gestiones realizadas para defender los intereses de la comunidad.*

Reflexión final

San Antonio necesita inversión, mejores caminos y una conectividad acorde con su importancia para el país. Sin embargo, el progreso no puede medirse únicamente en pistas adicionales, capacidad de transporte o eficiencia portuaria. También debe medirse en la calidad de vida de las personas, en la posibilidad de trasladarse sin cargas desproporcionadas y en el respeto por las comunidades que habitan el territorio.

No me opongo a que San Antonio avance ni a que se modernice su infraestructura. Me opongo a que ese avance se concrete mediante una solución que pueda perjudicar económicamente a sus habitantes, aumentar la presión sobre las calles urbanas y comprometer la movilidad cotidiana de la población.

Por estas razones, solicito a las autoridades que reconsideren la instalación de estos pórticos, que prioricen el interés general de la comunidad y que no permitan que una decisión de esta magnitud avance sin una evaluación rigurosa de sus consecuencias sociales, económicas y territoriales.

El desarrollo de San Antonio debe construirse junto a sus habitantes, no a costa de ellos.*"*

305. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenos días encuentro que el tag para san Antonio es innecesario ya que gente que va todos los días a trabajar tendrá que pagar aproximadamente 432.000 pesos x365 días. Además, que es una ciudad pequeña donde cada trabajador se busca el peso día a día y quieren instalar Tag? Encuentro que no corresponde donde gente tiene que pasar por el tag para llegar a su hogares ? Espero que comprendan el malestar de la ciudadanía"

306. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como residente de San Antonio, manifiesto mi preocupación respecto de los beneficios reales que este proyecto entregará a la comunidad y de sus posibles consecuencias sociales, ambientales y urbanas.

San Antonio es una comuna con una importante actividad portuaria, pero considero necesario que el desarrollo de esta actividad se traduzca también en una mejor calidad de vida para sus habitantes, mejores espacios públicos, barrios seguros, protección del entorno y mayores oportunidades de desarrollo local.

Me preocupa que una inversión destinada principalmente a mejorar la conectividad vial y portuaria no genere beneficios suficientes para la población residente, mientras que las comunidades cercanas puedan tener que enfrentar molestias por ruido, contaminación, mayor circulación de vehículos de carga, alteraciones en sus barrios e incluso el desplazamiento de familias por expropiaciones.

Por lo anterior, solicito que se evalúe de manera clara y transparente cómo este proyecto beneficiará directamente a los habitantes de San Antonio, qué medidas se implementarán para evitar el deterioro de la calidad de vida de las comunidades y cómo se protegerán los barrios residenciales, el entorno natural y los espacios de valor ambiental.

Asimismo, solicito que se informe de qué manera se abordarán los impactos sociales y económicos sobre las familias afectadas y qué compromisos concretos asumirá el titular del proyecto para prevenir, mitigar y compensar los impactos que correspondan.

Considero que el progreso de San Antonio no debe medirse únicamente por el aumento de la capacidad de transporte de mercancías o la eficiencia del puerto, sino también por el bienestar de quienes viven en la comuna. Por ello, solicito que el proyecto sea evaluado considerando no solo su aporte a la actividad portuaria, sino también sus consecuencias para el desarrollo urbano, ambiental y social de San Antonio."

307. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Existe mucho flujo de vehículos dentro y fuera de la ciudad por actividades tanto laborales como de otra índole, siendo algunas de estas en lugares rurales, que se ven beneficiadas por el flujo de personas a través de esta ruta, por lo que la instalación de pórticos de cobro repercutirá de forma directa en las actividades de estas localidades rurales y las de la misma población de san antonio.

Si bien, ya es sabido que el mejoramiento de la ruta trae consigo costos, el impacto que este tendría en la comunidad no es acorde al beneficio generado, en mi opinión."

308. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En contra de los pórticos, se encuentran en medio de zonas residenciales."

309. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece inaceptable que la gente que RESIDE en la comuna de San Antonio tenga que someterse de forma obligatoria al uso de un pórtico que NO se pidió, el cobro debería ser ÚNICAMENTE para los camiones, TODA la comuna está en contra de la instalación."

310. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En contra de los pórticos."

311. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Junto con saludar en este día. Realizo mis descargos ya que trabajo fuera de la zona de San Antonio específicamente sector de Navidad, rapel y sectores aledaños costeros (Litoral central) hasta Leyda San Antonio. Ya es difícil la ruta con el alza de combustible sin remediar y volver a la cifra normal en las

bajas del crudo para seguir abusando de nosotros. Hablo por mí y todos los San Antoninos donde DECIMOS NO AL TAG NI PÓRTICOS.

Alcalde, autoridades locales, todas las personas que debemos hablar, por favor escúchenos. BASTA DE MINORIZAR MI PUERTO QUERIDO. BASTA!!!."

312. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy totalmente en desacuerdo con la instalación de pórticos de TAG en la comuna de San Antonio, debido a que esa ruta uno la ocupa para acortar tiempos cuando hay taco. Además uno la utiliza para traslado a otras comunas a realizar compras y ir al doctor, ir a dejar a los niños al colegio, etc...Por todo esto no estoy de acuerdo con la instalación de pórticos."

313. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buen día, junto con saludar presento mi descontento por la instalación de pórticos en la comuna de San Antonio, como ciudadana expreso mi absoluto rechazo a perjudicar al bolsillo de nosotros como residentes y vecinos, ya que estos pórticos son utilizados a diario por los trabajadores que se desplazan hacia distintas zonas de la comuna e incurriría en más de un gasto diario, No hay abundancia de trabajo en San Antonio, es una comuna que carece de empleos y abunda la cesantía, desplazarnos es la forma de subsistir de nosotros los residentes, SOMOS COMUNA PUERTO, EL PRINCIPAL PUERTO DE CHILE, deberíamos también ser beneficiarios de esto y no los más perjudicados... Así que al igual que el mayor porcentaje de pobladores si no el total absoluto RECHAZO LA INSTALACIÓN DE PORTICOS, debemos ser escuchados."

314. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"1. **Afectación a la vida cotidiana por cobro en desplazamientos internos:** El proyecto plantea puntos de cobro dentro de la trama urbana habitual de San Antonio. No resulta razonable que quienes vivimos aquí tengamos que pagar una tarifa para realizar actividades diarias esenciales, como trasladarnos al trabajo, centros de salud o colegios dentro de nuestra propia comuna.*

*2. **Falta de vías alternativas continuas y gratuitas:** La obra debe garantizar caleteras o calles secundarias de libre tránsito que tengan el mismo estándar de seguridad, buena iluminación y continuidad. Dejar a la comunidad sin una opción real y gratuita para moverse entre sectores aísla barrios y encarece injustamente el costo de vida de los vecinos.*

*3. **Colapso vial y deterioro de los barrios interiores:** Al implementar peajes o pórticos en vías principales de la ciudad, se forzará a la locomoción colectiva y a los vehículos particulares a buscar atajos por calles residenciales. Estas vías no están diseñadas para soportar ese volumen de tránsito, lo que generará congestión constante, rotura de pavimentos y mayor riesgo de accidentes.*

*4. **Mayor contaminación acústica y ambiental en zonas pobladas:** La fuga inevitable de vehículos hacia las calles interiores de San Antonio trasladará el ruido constante y las emisiones de gases directamente al frente de las casas de los vecinos. Este impacto sobre el entorno y la tranquilidad barrial debe ser evaluado y corregido antes de aprobar las obras."*

315. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Buenas tardes, es posible que nos dejen de robar!? Totalmente en contra de este proyectó!!! Ya basta!!!! Dejen de reírse de ciudadano chileno”

316. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“buenas tardes yo no estoy de acuerdo con pórticos, tengo a mi nieta en la escuela Fernández de Asturias y no puedo estar pagando tag cada vez que tenga que ir a dejar y buscar todos los días con esto subirá todo locomoción esta escuela es lo mejor que me ha pasado para poder tener a mi nieta encuentro que esto es una irresponsabilidad muy grande acá en San Antonio la gente no es rica con suerte hay trabajo como se le puede ocurrir querer colocar un tag”

317. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me dirijo a ustedes, planteando mi descontento en relación a los pórticos que se instalaran en la ruta 78, ya que como vecina del sector nos afecta directamente a nuestro bolsillo, en la zona que vivimos no hay cerca servicios básicos como servicentro, supermercado, farmacia, en general almacenes en donde abastecernos, y que pretendan colocar un peaje para ir a comprar los suministros básicos es una aberración y no podremos resistir con este costo adicional.

Solicito y sea esto reconsiderado.”

318. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi absoluto rechazo al cobro de pórticos por ingresar y salir de San Antonio, ya que considero injusto que los propios habitantes deban pagar por desplazarse desde y hacia su ciudad. Resulta inaceptable que quienes viven en el principal puerto de Chile deban asumir un costo adicional para realizar actividades tan esenciales como trabajar, estudiar o cumplir con sus obligaciones diarias. Esta medida afecta directamente la economía de las familias y vulnera el derecho a una movilidad justa. San Antonio no puede convertirse en una ciudad donde sus propios habitantes deban pagar por entrar y salir de su hogar. Se deben considerar medidas de exención para los residentes y quienes transitan diariamente por motivos laborales y educacionales.”

319. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No quiero pórtico, nos dará una peor calidad de vida y no mantendrían encerrado por el alto costo”

320. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“**OBSERVACIÓN Y PROTESTA FORMAL POR LA INSTALACIÓN DE PÓRTICOS DE COBRO EN EL ACCESO A SAN ANTONIO***

Manifiesto formalmente mi rechazo y preocupación frente a la instalación de pórticos de cobro en los accesos a San Antonio, medida que afectará directamente la economía de quienes vivimos, trabajamos o debemos trasladarnos habitualmente hacia y desde la comuna. Esta iniciativa representa un nuevo gasto que impactará de manera directa el presupuesto familiar, encareciendo los desplazamientos cotidianos y generando una carga económica adicional para los ciudadanos.

Considero injusto que los usuarios deban asumir nuevos costos por transitar por accesos que resultan necesarios para sus actividades laborales, familiares y personales, especialmente cuando no siempre

existen alternativas de desplazamiento viables, accesibles y económicamente razonables. Por lo anterior, solicito que esta medida sea reconsiderada, que se evalúe su impacto económico y social en los habitantes y usuarios frecuentes de San Antonio, y que se busquen soluciones que no perjudiquen el bolsillo de las familias. Dejo expresa constancia de mi protesta y rechazo a una iniciativa que, en la práctica, significará un nuevo gasto obligatorio para quienes necesitamos utilizar estos accesos."

321. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de nuevos pórticos de cobro TAG en el marco del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, y solicito que se descarte esta medida y se estudien alternativas de acceso para el transporte de carga que permitan proteger la calidad de vida de los habitantes de nuestra comuna.

San Antonio es una ciudad portuaria fundamental para la economía del país, pero también es el hogar de miles de familias que diariamente deben convivir con las consecuencias de una actividad portuaria que genera una intensa circulación de camiones por nuestro territorio. Esta realidad ha deteriorado la calidad de vida de nuestros vecinos, con calles en mal estado, accidentes de tránsito, congestión vehicular y contaminación de espacios públicos, sitios eriazos y terrenos naturales utilizados, en ocasiones, como lugares de abandono de residuos.

Frente a esta situación, resulta preocupante que la solución propuesta contemple nuevos pórticos de cobro TAG sin que se priorice una evaluación integral de alternativas para el ingreso y la circulación de camiones hacia el puerto. San Antonio necesita soluciones de conectividad que respondan a su realidad territorial y que permitan compatibilizar la actividad portuaria con el bienestar de quienes vivimos en la comuna.

La incorporación de nuevos cobros podría representar un gasto adicional para las familias y los trabajadores que utilizan la Ruta 78 de manera habitual. Además, existe el riesgo de que algunos conductores busquen rutas alternativas para evitar dichos pagos, trasladando parte del flujo vehicular hacia calles y caminos que no necesariamente están preparados para soportarlo. Esto podría agravar los problemas de circulación, el deterioro vial y los riesgos para peatones y conductores.

Por esta razón, considero fundamental que las autoridades y los responsables del proyecto estudien ***alternativas de acceso para los camiones por otros sectores, especialmente mediante rutas diseñadas para el transporte de carga****, evitando que el tránsito pesado continúe afectando los barrios residenciales, deteriorando las calles y generando impactos negativos sobre los espacios públicos y el entorno natural. Estas alternativas deben contar con estudios técnicos, ambientales y viales que permitan determinar su viabilidad y sus efectos sobre las comunidades involucradas.*

Los habitantes de San Antonio no pueden seguir soportando las consecuencias de una actividad económica de importancia nacional sin que exista una planificación adecuada que resguarde su seguridad, su entorno y su calidad de vida. El desarrollo portuario debe ir acompañado de infraestructura apropiada, vías de acceso bien planificadas, medidas de protección ambiental y una distribución justa de sus costos e impactos.

Por lo anterior, solicito:

1. ***Que se rechace la instalación de los nuevos pórticos de cobro TAG*** *contemplados en el proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio.*
2. *Que se estudien y evalúen alternativas de ingreso y circulación para el transporte de carga por otros sectores, procurando reducir su impacto sobre las zonas residenciales y la vialidad urbana.*

3. *Que se realice una evaluación integral de los efectos del tránsito de camiones sobre el estado de las calles, la seguridad vial, la contaminación de espacios públicos y la afectación de terrenos naturales.*
4. *Que se establezcan medidas concretas para proteger a los habitantes de San Antonio y evitar que los costos y consecuencias de la actividad portuaria recaigan desproporcionadamente sobre la comunidad.*
5. *Que se garantice la participación ciudadana efectiva y transparente en las decisiones que puedan modificar la conectividad y el entorno de nuestra comuna.*

San Antonio no es solamente una ruta de acceso al puerto ni un territorio destinado al tránsito de camiones. Es una ciudad con barrios, familias, espacios naturales y comunidades que tienen derecho a vivir en un entorno seguro, limpio y digno.

El desarrollo económico del país no puede seguir avanzando a costa de la calidad de vida de los habitantes de San Antonio. *Nuestra comuna necesita soluciones reales para el transporte de carga, no nuevas barreras económicas que puedan agravar sus problemas de conectividad. Se requiere una planificación responsable que priorice a las personas, proteja el medioambiente y permita que la actividad portuaria se desarrolle sin continuar deteriorando la vida cotidiana de la comunidad.*

Por todo lo expuesto, solicito que se rechace la instalación de los pórticos de cobro TAG y que se priorice el estudio de alternativas de acceso para los camiones que permitan resguardar la calidad de vida, la seguridad y el entorno de los habitantes de San Antonio."

322. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Referente a la genial idea de cobro de acceso (Pórtico) de San Antonio; Me parece una barbaridad que quieran implementar un PÓRTICO, eso nos perjudica negativamente el bolsillo de cada familia Sanantonina ya que cada día uno transita libremente por diferentes motivos (por trabajo, estudios o salud). Un cobro extra afectará también el comercio local produciendo más aún bajas ventas.

NO AL PÓRTICO EN SAN ANTONIO… LIBRE ACCESO!!"

323. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estos cobros aumentarán el costo de vida de los trabajadores, estudiantes, familias que se desplazan a diario dentro y fuera de la comuna.

Los pórticos proyectados entre rotonda Luis Reuss y Pablo Neruda alterarán los desplazamientos locales y el flujo de transporte del puerto. Por tanto, esto saturara rutas secundarias."

324. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Somos una ciudad pobre, y nos quieren empobrecer mas? Hay mucha gente que se moviliza fuera y dentro de la ciudad de manera diaria para poder ir a sus trabajos, muchas personas desde lugares rurales hacia la ciudad, quien podría soportar los gastos extras asociados a los pórticos que piensan instalar, cóbrenle más a los buses y camiones, que son los que más transitan y generan altos ingresos, a cambio de la gente trabajadora que solo verá afectado su sueldo de manera negativa."

325. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Completamente en desacuerdo con la instalación de pórticos dentro de la ciudad de San Antonio"

326. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No. Queremos tag en nuestras comunas, hay mucha cesantía, para ir a visitar a mis padres deberé pagar adicional, suficiente con los. Impuesto y gastos de combustible, es una burla para la ciudadanía, las calles están pésimas, piensen no hay trabajo, gente endeudada, mal, tomar conciencia para el desarrollo de una comuna"

327. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo, con la instalación de pórticos, en los puntos que señalan, porque eso implicará aumentar la congestión en el centro de la ciudad... aumentar los costos de traslados y tiempo, de un sector a otro en la misma comuna"

328. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estamos de acuerdo por tener que pagar tag por entrar y salir a mi puerto"

329. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi preocupación es que la instalación de nuevos pórticos de TAG en el acceso sur a San Antonio, por la Ruta 78, termine perjudicando económicamente a las personas que vivimos en esta comuna.

Considero que mejorar la conectividad y la infraestructura vial es importante, pero estas mejoras no deberían convertirse en un perjuicio económico para quienes necesitamos entrar y salir de nuestra propia comuna. No me parece justo que las personas que salen a trabajar todos los días tengan que asumir nuevos cobros por una necesidad básica como trasladarse a su lugar de trabajo."

330. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La creación de los pórticos representa un retroceso para la comunidad en cuanto amplifica la inequidad en los accesos, atochamientos disruptivos que afectan la calidad de vida de las familias y el medio ambiente, así como impactos económicos a una de las comunas con mayor índice de cesantía y pobreza del país.

Me opongo como cuidado a la instalación y cobro abusivo de estos portales."

331. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos pórticos de tag en la ruta acceso al puerto ya que nos joden como personas que transitamos libremente por ahí y también no tenemos tanto dinero para pagar todos los meses"

332. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"ESTOY EN DESACUERDO A LOS PÓRTICOS EN SAN ANTONIO SE ENCARESERA LA VIDA DIARIA !NO A LOS TAG!"

333. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“San antonio no está a la altura de otros puertos en cuanto a una buena administración de orden municipal.

Los ingresos por parte del puerto no condicen con la ciudad.

revisar eso por favor.”

334. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Es fundamental evaluar los posibles impactos ambientales que podría generar este proyecto, pero también considerar sus consecuencias sociales y económicas para toda la provincia de San Antonio. La instalación de un pórtico de peaje de entrada y salida podría afectar directamente a miles de personas que diariamente se trasladan por motivos laborales, de salud, educación y otras necesidades básicas, imponiendo un costo adicional a quienes viven y trabajan en la zona.

Asimismo, es necesario considerar las consecuencias para el comercio local, el turismo, los pequeños emprendimientos y la economía de nuestras comunas, que podrían verse perjudicados por esta medida. San Antonio necesita soluciones que mejoren la conectividad y la calidad de vida de sus habitantes, no nuevas barreras económicas que dificulten su movilidad.

También es importante considerar que San Antonio no es solo un destino turístico o un punto estratégico para la actividad portuaria, sino una provincia donde miles de personas desarrollan su vida cotidiana. Muchas familias deben trasladarse constantemente entre comunas para trabajar, estudiar, acceder a servicios médicos o realizar trámites. Cobrar por entrar y salir de la ciudad podría significar un gasto acumulativo considerable, especialmente para quienes cuentan con menos recursos y no tienen alternativas de transporte adecuadas.

Por otra parte, una medida de este tipo podría desincentivar las visitas a la zona, afectar la llegada de turistas y clientes, y dificultar el desarrollo de nuevos negocios locales. Antes de avanzar con una iniciativa que podría tener consecuencias permanentes para el territorio, es indispensable que exista una evaluación transparente de sus impactos, que se escuche a las comunidades y que se consideren alternativas que no perjudiquen a quienes habitan y sostienen la economía de la provincia.

Por estas razones, solicito que se reconsidere este proyecto y se priorice el bienestar de las comunidades locales. El desarrollo de infraestructura debe contribuir a mejorar la conectividad, la equidad y la calidad de vida, no convertirse en una nueva carga económica para la población. San Antonio necesita soluciones que respondan a sus necesidades reales y que promuevan el desarrollo de toda la provincia, respetando tanto su entorno natural como los derechos y la economía de sus habitantes.”

335. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Nos quieren encerrar en nuestra propia ciudad.

La instalación de los pórticos viene en desmadró de las económicas de las familias de sanantoninas y sanantoninas”

336. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Trabajo en san Antonio centro.

La congestión vehicular y de camiones que se generara en la entrada a san Antonio que será el único acceso al puerto sin pórticos se congestionara.

Cabe recalcar q existe solo una calzada de 2 pistas desde puente Arévalo hasta mismo barros lucos acceso a puerto"

337. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo en la instalación de pórticos en todos los accesos de san antonio. Esto afectara gravemente la economía de los hogares de san antonio.

Rechazo rotundamente la instalación ."

338. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El cobro de tag para circular dentro de la comuna me parece un exceso para la gente que transita en el día a día."

339. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los únicos que van a generar ganancias son las personas que se aprovechan de la necesidad de viajar hacia nuestra ciudad. No hay razón para añadir gastos de más y para favorecer los trabajos del puerto, para que quitar más si ya han ganado lo suficiente con otros tags en distintas zonas fuera de San Antonio? Para después añadir uno que sea en nuestra comuna?

No apoyo para nada el tag, no sirve de nada para la gente que vive acá. Para el beneficio de un puñado de gente? No gracias"

340. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Totalmente en contra del proyecto y cobro de tag. Si a día de hoy ya hay mucho tráfico cuando habiliten pórticos será peor en la ciudad. Ciudad que no se beneficia en nada con las obras y cobros."

341. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No quiero tag , con Tag será peor para el bolsillo de toda la comunidad"

342. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"A través de la presente observación ciudadana, expreso mi disconformidad y preocupación respecto al desarrollo del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", con base en los siguientes argumentos:

- ***Impacto económico en la comunidad local:*** *La implementación de cobros vía TAG representa un costo adicional injustificado para las familias de San Antonio. Esta es una comuna de esfuerzo y gente trabajadora que utiliza las vías para desplazarse diariamente a sus empleos, centros de estudio e instituciones de salud, por lo que este tipo de cobros afecta de forma directa el presupuesto familiar.*
- ***Desequilibrio en los beneficios de la infraestructura:*** *El proyecto está diseñado fundamentalmente para solucionar la logística y el flujo del transporte de carga (camiones del*

sector portuario). Sin embargo, el beneficio directo es para las grandes empresas de transporte e industrias, mientras que los vecinos de San Antonio asumen los costos de peaje y los problemas de congestión.

- ***Deterioro de la red vial urbana existente por tránsito pesado:*** *Los camiones que ingresan y circulan por la comuna han destruido sistemáticamente la capa asfáltica de las calles y avenidas de San Antonio, dejándolas en pésimas condiciones. Resulta contradictorio e inequitativo que se implemente un cobro TAG mientras la comunidad local sufre a diario el deterioro de sus calles producto de este mismo flujo pesado.*
- ***Petición concreta de mitigación:*** *Se solicita formalmente que el proyecto contemple medidas de compensación y mitigación urbana directa, tales como la reparación y repavimentación integral de las arterias locales dañadas por los camiones, así como la garantía de vías alternativas de acceso 100% gratuitas y en óptimas condiciones para los residentes."*

343. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes , Mi observación es referente a que ya me es difícil solventar y competir para realizar un flete Hacia Santiago y con estos peajes ya estaría quebrado , le solicito a ud. Reconsiderar estos pórticos en una ciudad donde el desempleo abunda y la pobreza y abandono se notan y si los instalan consideremos que abultare la cifra de desempleo saludos."

344. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que en San Antonio llevamos años siendo relegados al paso de los camiones, se dañan las calles, no se respetan los pasos de cebra, cruzar Avenida Chile o caminar hacia la playa Las Rocas de Santo Domingo es un terror porque no sabes si te atropellarán. Es excelente que hagan rutas de acceso directo al/desde el puerto, esas son las rutas que si o si deben usar los camioneros, ahí apliquen pórticos, no hagan que la gente común siga pagando el precio de vivir en una ciudad puerto, la calidad de vida es horrible! Aguantamos a diario los tacos en tramos que antes demoraban 10 minutos! Ahora ¿además pagar pórticos? Es insostenible para el bolsillo!

Hagan exclusivas las rutas para los camioneros, exijan que pasen por ahí y dejen de destruir nuestras calles, de poner en riesgo a nuestros niños mientras juegan, cobren a ellos en los pórticos."

345. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos pórticos en San Antonio, ya es demasiado el cobro por el alza de bencinas, no puede ser que ahora también nos cobren por andar en nuestra ciudad"

346. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"1. Rechazo a los pórticos

2. San Antonio no puede ni debe asumir cargas económicas adicionales para entrar y salir de su propio territorio.

3. La instalación de estos pórticos castiga a los residentes locales que utilizan la ruta por motivos laborales, de salud o educativos, convirtiendo un derecho básico de conectividad en un privilegio sumamente costoso"

347. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Además, considero que este proyecto es una mala decisión para San Antonio, ya que impone una carga económica y social a sus habitantes sin garantizar mejoras reales en su calidad de vida. No es justo que la población deba asumir mayores costos, más contaminación y posibles congestiones por una medida que no considera adecuadamente las necesidades de la comuna ni su actual desarrollo urbano. Por estas razones, mi postura es clara: los pórticos de TAG no deben instalarse en San Antonio. En lugar de avanzar con este proyecto, las autoridades deben escuchar a la comunidad y buscar soluciones viales que beneficien a sus habitantes, en vez de perjudicarlos. Además, considero que este proyecto es una mala decisión para San Antonio, ya que impone una carga económica y social a sus habitantes sin garantizar mejoras reales en su calidad de vida. No es justo que la población deba asumir mayores costos, más contaminación y posibles congestiones por una medida que no considera adecuadamente las necesidades de la comuna ni su actual desarrollo urbano.

Por estas razones, mi postura es clara: los pórticos de TAG no deben instalarse en San Antonio. En lugar de avanzar con este proyecto, las autoridades deben escuchar a la comunidad y buscar soluciones viales que beneficien a sus habitantes, en vez de perjudicarlos."

348. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como sanantonina, estoy en contra de la instalación de pórticos TAG en la Ruta 78, porque considero absolutamente injusto que seamos los habitantes de San Antonio quienes tengamos que pagar por el aumento del tránsito de camiones que será provocado por el proyecto del megapuerto.

¿Por qué debemos pagar unos pocos el costo de un proyecto cuyos beneficios serán para muchos? Si el mayor flujo de camiones y la necesidad de ampliar y mejorar la infraestructura vial están directamente relacionados con el desarrollo portuario, no corresponde que ese costo se traslade a quienes vivimos en San Antonio y utilizamos esta ruta.

Nuestra comuna ya ha entregado demasiado. Hemos soportado durante años el tránsito de camiones, la congestión, el deterioro de nuestras calles y carreteras, el ruido y los impactos ambientales propios de una ciudad portuaria. Y nuevamente se nos pide asumir las consecuencias de un proyecto que pretende aumentar aún más esa carga.

San Antonio no puede seguir siendo una zona de sacrificio. No es justo que mientras las ganancias y beneficios del desarrollo portuario se distribuyen a nivel nacional y empresarial, los costos económicos, ambientales y territoriales queden principalmente en nuestra comunidad.

No me opongo en esta observación a que exista una solución vial adecuada para el aumento del tránsito. Me opongo a que esa solución sea financiada directamente por los sanantoninos mediante el pago de TAG. Si el flujo extraordinario de camiones responde al megapuerto, los costos de la infraestructura necesaria para absorber ese flujo deben ser asumidos por quienes generan y se benefician de esa actividad.

San Antonio ya ha dado suficiente. No queremos pagar nuevamente por ser puerto. Queremos que el desarrollo no se haga a costa de nuestra comunidad."

349. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No pórticos de ruta 78 ingreso a San Antonio"

350. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Estoy en desacuerdo, el peaje q está contemplado, encuentro no ha lugar, se supone q los peajes serian por un tiempo. Para recuperar lo invertido, pero no para q se lucharon con las personas más honestas y trabajadores como somos nosotros el pueblo, y no confirme con seguir chapando sangre, en vez de sacarlo están creando mas pórticos, no hay derecho, nosotros queremos tener voz y esta es nuestra única manera contra los gigantes, espero nos escuchen.”

351. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Rechazo la instalación de pórticos de telepeaje en acceso sur a San Antonio porque esto significa un aumento de costos para las personas que ocupamos el acceso varias veces en el día, ya que trabajamos en comercio exterior y nos desplazamos entre los Terminales Portuarios, los Almacenes Extraportuarios y Depósitos de contenedores, constantemente

A esto además hay que sumarle las constantes alzas de combustible que ya están haciendo estragos en el bolsillo de muchos trabajadores de mi condición, que vemos como cada día merma lo que ganamos y los sueldos no aumentan. Todo sube de precio y con esta medida los únicos que ganan son las concesionarias del sector privado, sin dejar, ni invertir ni un peso en el desarrollo de la ciudad. Como ejemplo las mismas empresas llevan años concesionando la Ruta 78 y las caleteras entre Aguas Buenas y el Cruce Malvilla en ambas direcciones son un desastre, no se puede transitar. Jamás han invertido un peso en mejorar estas vías alternativas.

Ya basta de permitir que empresas extranjeras se hagan enormemente ricas con el dinero de trabajadores que transitamos día a día por estas carreteras obligadamente, ya que no existe otra alternativa.”

352. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No estoy de acuerdo soy abogada de profesión y siempre paso por ahí la gente de la comuna se mantiene con una pobreza debido a la cesantía”

353. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Cómo trabajador y no como turista circulo a diario por la carretera hasta Leyda mi lugar se trabajo y vuelvo en las tarde a mi residencia en cerro placilla. Por supuesto es para mí y mis colegas un despropósito y un abuso. Tenemos el puerto N°1 del país y aún así no les basta, no podemos como trabajadores asumir el costo diario de un peaje. Ojalá estás observaciones lleguen a buen puerto ya que solo tendrán una ciudad entera protestando y hasta ignorando cobros "legales" pero abusivos. No lo toleraremos.”

354. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Rechazo absoluto a la instalación de pórticos, ya bastante tenemos con ser una ciudad olvidada, sin avances en infraestructura, con trabajos precarios y para acceder a atenciones médicas con especialistas debemos viajar a Santiago o Valparaíso por lo tanto esto va a generar mayor impacto socioeconómico en las familias. Ya basta de pasarnos a llevar tanto”

355. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No pueden poner peajes acrecentará demasiado el costo de la vida de nosotros los habitantes, no poder pagar el precio del puerto y los camiones!"

356. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No me parece este proyecto, debido a que encarece el costo de vida y limita el traslado de los sanantoninos. Si ya es compleja la realidad vivida, no puede ser que además le sumen un cobro innecesario el cual sólo enriquece a la autopista.

Además todos los días nos trasladamos a nuestros hogares o trabajos por dicho lugar donde quieren instalar estos pórticos, lo cual no me parece justo para la población."

357. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivimos una época en donde la educación está siendo desahuciada por el gobierno. Dia a día niños llegan desde diferentes comunas hasta san antonio buscando una mejor oportunidad educativa, padres que viven el día a día para poder entregarles una mejor oportunidad de vida y ahora tendrán que asumir un nuevo gasto mensual, ¿para que?

San Antonio le entrega al país el puerto mas importante, se traduce en posición internacional y millones de pesos! Sin embargo, es una ciudad abandonada por el gobierno, abandonada por las empresas portuarias y, ahora, tenemos que asumir un nuevo gasto que solo los beneficia a ellos, no a nosotros.

Mi hijo se levanta a las 5.30 de la mañana para movilizarse hasta la ciudad de San Antonio para ir al colegio (LICEO NACIONAL DE LLOLLEO), ningún pórtico hará más fácil su educación, ningún pórtico mejorará las calles para el, solo nos complica el día a día una nueva suma monetaria."

358. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy totalmente en contra de la instalación de pórticos de TAG en distintos sectores de San Antonio, ya que considero que esta medida perjudicaría directamente a quienes vivimos y trabajamos en la comuna.

En mi caso, trabajo en el sector de Aguas Buenas, por lo que tendría que pagar hasta ***4 veces TAG al día*** *para poder trasladarme por motivos laborales. ¿Es justo tener que asumir un gasto adicional tan elevado solo por cumplir con mi trabajo?*

Hay muchas personas que debemos desplazarnos diariamente para trabajar, estudiar, llevar a nuestros hijos al colegio, asistir a controles médicos o realizar trámites. No todos tenemos la posibilidad de cambiar nuestras rutas, nuestros horarios o nuestros medios de transporte para evitar estos cobros.

San Antonio no es solamente un lugar de paso; es una comuna donde vivimos, trabajamos y hacemos nuestra vida cotidiana. No corresponde que los propios habitantes terminemos pagando una y otra vez por desplazarnos dentro de nuestro territorio, especialmente cuando no siempre existen rutas alternativas que sean realmente convenientes.

Además, estos cobros afectarían directamente el bolsillo de las familias, aumentando aún más el costo de la vida. Para quienes recibimos un sueldo y debemos cumplir con nuestros horarios laborales, pagar TAG varias veces al día se convertiría en un gasto mensual considerable que no todos podemos asumir.

No estamos en contra del progreso ni de las mejoras viales, estamos en contra de que el costo de estas medidas termine recayendo sobre los mismos ciudadanos. *Si se pretende implementar este sistema, primero deberían considerar la realidad de quienes vivimos y trabajamos en San Antonio, establecer excepciones para los residentes y trabajadores afectados, y garantizar alternativas de desplazamiento justas y accesibles.*

¡San Antonio merece soluciones que beneficien a su gente y no medidas que terminen perjudicando su economía familiar! Antes de tomar decisiones de este tipo, deben escuchar a la comunidad y considerar las consecuencias que tendría para quienes necesitamos trasladarnos todos los días por trabajo.

¡No al cobro indiscriminado de TAG en San Antonio! ¡Los trabajadores también tenemos derecho a movilizarnos sin que nuestro sueldo se vea cada vez más afectado!*"*

359. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi oposición a la instalación del pórtico con cobro, ya que generará un gasto adicional para quienes transitamos diariamente. En mi caso, tanto mi esposo como yo trabajamos en Melipilla, por lo que este cobro afectaría directamente nuestra economía. Además, considero que desviará el tránsito hacia las calles colaterales, provocando mayor congestión y perjudicando a los vecinos. Solicito que se reconsidere esta medida y se busquen alternativas que no afecten económicamente ni la calidad de vida de la comunidad."

360. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazó los pórticos para san Antonio, está acción afectara el bolsillo de muchos chilenos, debemos considerar que san Antonio es una comuna con bajos salarios."

361. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Para mí es insostenible este pago. Por favor conciencia con la ciudadanía"

362. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo al pórtico en San Antonio es una comuna muy pobre para ser el puerto principal y el trabajo es muy escaso"

363. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Impacta totalmente en el presupuesto de mi familia, una simple visita al supermercado significaría más presupuesto. La congestión vehicular en vías alternativas, que actualmente ya es un caos."

364. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No encuentro lógica a todo esto y es fome para la gente que vive en zona rural"

365. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Considero un despropósito tener que pagar peaje por circular por las calles donde trabajo, donde crecí y donde paso la mayor parte de mi tiempo. No corresponde tener que solventar con nuestro dinero esta obra.

No al tag en san Antonio”

366. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Mi observación es que es ilógico cobrar peaje a una ciudad tan empobrecida, una ciudad que está prácticamente en estado de abandono, si no fuera por el puerto la crisis sería mucho peor. Cómo puede ser que para llevar a nuestros hijos al colegio debamos pagar peaje, por ir a nuestros trabajos debamos cancelar un costo, un costo que no es viable con los sueldos de los Sanantoninos, tenemos un gran % de cesantía, y los trabajos en su gran mayoría no son estables. Yo no estoy de acuerdo a estos cobros, y si quieren ganar ingresos extras recorten de los sueldos de los políticos.”

367. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Observación: Rechazo a Instalación de Pórticos TAG en San Antonio (Ruta 78)

Materia: Oposición a la instalación de peajes electrónicos en los accesos a San Antonio y la Ruta 78.

Fundamentos Principales

Impacto a Trabajadores Portuarios: La economía local depende del puerto. Imponer peajes TAG encarece directamente el costo de vida y trabajo de la gran mayoría de la población.

Uso Obligatorio de la Ruta 78: La Ruta 78 es la única vía de conexión entre la ciudad y los depósitos de contenedores ubicados a las afueras. No existen alternativas gratuitas para el tránsito diario obligatorio.

Daño al Pequeño Transportista y Comercio Local: Aumenta exponencialmente los costos operativos de choferes y Pymes locales, reduciendo sus ingresos de forma desproporcionada.

Solicitud: Excluir a San Antonio de la instalación de pórticos TAG en la Ruta 78 o, en su defecto, otorgar exención total de cobro a los residentes y trabajadores de la comuna.”

368. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“En el marco del proceso de Participación Ciudadana del proyecto de instalación de nuevos pórticos de telepeaje en Ruta 78, sector acceso a San Antonio, presento la siguiente observación por impacto no evaluado conforme al Art. 11 de la Ley 19.300:

El titular justifica la instalación de los pórticos por flujo vehicular, sin considerar las particularidades de la comuna de San Antonio. Se trata de una ciudad intermedia cuya principal actividad económica es la logística portuaria, existiendo una alta concentración de depósitos de contenedores extraportuarios en el entorno directo de la ruta.

Este hecho genera un escenario de tránsito cautivo y recurrente que no fue evaluado:

1. Afectación al medio humano: Los trabajadores de dichos depósitos (operadores de grúa, conductores de camión, personal de logística) deben transitar entre 2 a 4 veces al día por el punto de cobro. La instalación de los pórticos representa un aumento significativo y permanente en sus gastos de desplazamiento laboral, no existiendo vía alternativa viable y gratuita.

2. Afectación socioeconómica y encarecimiento de la cadena logística: El mayor costo de peaje será traspasado directamente a los servicios de transporte de carga que operan desde y hacia los depósitos y el Puerto de San Antonio. Esto encarece el costo de vida y la competitividad logística de la ciudad, siendo un impacto territorial que no se condice con la envergadura de la ciudad y que no se encuentra mitigado ni compensado en el EIA/DIA.

3. Falta de justificación territorial: San Antonio no posee la escala de una gran metrópolis que justifique la instalación de pórticos urbanos de cobro frecuente. Es una comuna pequeña donde el peaje se transforma en un cobro por trabajar.

Por lo anterior, solicito a la Autoridad Ambiental:

a) Que se exija al titular evaluar el impacto sobre el Medio Humano y el componente socioeconómico de la comuna de San Antonio, conforme al Art. 7 del RSEIA (D.S. 40/2012).

b) Que se incorporen medidas de mitigación y/o compensación específicas, tales como tarifa diferenciada para residentes de la Provincia de San Antonio, exención para transporte de trabajadores de depósitos y transporte local, o reubicación de los pórticos fuera del tramo de tránsito laboral cautivo.

c) Que no se otorgue RCA favorable hasta que dicho impacto sea debidamente evaluado y mitigado.

Solicito que esta observación sea acogida y respondida fundadamente en el ICSARA."

369. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Saludos estimados, considero que esta propuesta y proyecto de colocar pórticos de tag sobre esta vía será perjudicial para todos los vecinos quienes comúnmente transitamos por esta vía que es importantísima para nuestro flujo yo considero que este proyecto no es correcto ni viable ya que nos sacudirá el bolsillo dramáticamente y dejará aún más colapsado el centro e ingreso a san Antonio centro por eso mi rechazo absoluto a este proyecto. Saludos"

370. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No quiero tag"

371. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo a los pórticos vivo en el klm 96 de la autopista y viajo 4 veces al día 2 en la mañana y 2 en la tarde a san antonio por trabajo estos pórticos me aran mas caro los pasajes de locomoción seguro pasara mucho menos movilización ya que todos quedaremos encerrados

Ya que salir de nuestras casas será mucho mas caro y nosotros que vivimos en este sector tenemos que bajar a san antonio para cualquier compra o trámite

Solicito revisen el.gran daño que nos aran a los habitantes de estos sectores nosotros no tenemos pq pagar el.costo económica y además quedar aislados

Nos subirá hasta el pan o ustedes cree que las camionetas qué traen el pan asumirá el costo de los tag

Nos subirá todo por culpa de los tag

Pan gas verduras todo

Por algo que nosotros no pedimos"

372. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me pongo rotundamente a la instalación de pórticos en nuestra ciudad, más aún sería un cobro excesivo para los que entramos y salimos de la comuna diariamente, ya sea por temas de estudios o trabajo.”

373. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por medio del presente y en el marco del proceso de Participación Ciudadana (PAC) del proyecto, manifiesto mi más completo rechazo a la instalación de nuevos pórticos de telepeaje/cobro en la Ruta 78, debido a los graves impactos negativos que esto generará en el ámbito socioeconómico, vial y en la calidad de vida de los habitantes y usuarios frecuentes de la zona.

me rehúso profundamente a la instalación de ellos.

al cobro excesivo que significaría un aumento a las personas de san Antonio que vivimos aquí, donde la calidad de vida ya es mala como para seguir empobreciendo esta ciudad con el abuso de estos cobros”

374. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No quiero que haya que pagar para entrar a mi querido san antonio.”

375. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Junto con saludar, quisiera manifestar mi profundo desacuerdo con la propuesta de instalación de pórticos de telepeaje para ingresar a San Antonio.

San Antonio no tiene universidad, ni diversidad de oportunidades, ni suficiente trabajo. Nos hemos convertido en el patio trasero de Santiago, y Santiago no es Chile.

En San Antonio sigue viviendo gente, y parece que eso se olvida. Aquí seguimos nosotros, la generación que decidió salir a estudiar, pero que, sobre todo, decidió volver para construir sus sueños y hacer de este espacio nuestro hogar.

Yo, sanantonina, me veo brutalmente perjudicada por esta propuesta, ya que actualmente trabajo en una institución que implica trasladarme constantemente de un lugar a otro. Como yo, existen muchas personas que necesitan movilizarse diariamente por trabajo, estudios, salud y otras necesidades.

En una comuna donde las oportunidades laborales son cada vez más limitadas y el costo de la vida sigue aumentando, imponer nuevos gastos solo perjudica aún más a quienes menos tienen, limitando sus posibilidades de surgir.

Esto no es solo poner en valor nuestros pórticos, sino que también implica infravalorar la calidad de vida de mis vecinos y la mía.

San Antonio no es solo un lugar de paso; es nuestro hogar. Merecemos oportunidades para vivir, trabajar y construir nuestro futuro sin que se nos impongan nuevas barreras económicas.

Por todo lo anterior, manifiesto mi rechazo a esta propuesta y solicito que se considere la realidad de quienes vivimos en San Antonio y las consecuencias que esta medida podría tener en nuestra calidad de vida.”

376. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los TAG que quieren colocar están dentro de una urbanización que existe desde mucho tiempo anterior al mega puerto. Ya para los San Antoninos principalmente, pero para toda la provincia, el hecho de contar con el puerto más allá de dejar alguna ganancia a nuestra cuidad, sólo nos ha deteriorado, contaminación acústica, calles congestionadas de camiones, accidentes graves, contaminación ambiental y para enriquecer al país y empobrecer a San Antonio. Y no siendo poco lo anterior, los que habíamos la cuidad tendríamos que además gastar extra por transitar nuestras tierras. Que construyan mejor nuevos accesos al puerto alejados de nuestra cuidad.. Ya basta de abusos y de nosotros pagar por lujos del puerto y país."

377. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No me parece que instalen pórticos a la entrada de san antonio habemos muchos que trabajamos hacia afuera y más encima tener que pagar tag es terrible ,"

378. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de pórticos para cobro constituye una amenaza para libre movilidad de las y los ciudadanos, nos solo de la comuna de San Antonio sino que también de comunas aledañas que estando ya en precario desarrollo económico y de acceso a servicios básicos de salud, comercio e incluso de actividades de esparcimiento familiar los que pueden costear acceso), por lo que debemos trasladarnos a la capital provincial asumiendo ya los costos de alzas de bencina, pasajes, malos tratos por parte de choferes del transporte público y baja frecuencia en los recorridos hacia y desde San Antonio.

A todo lo anterior se suma el daño a la salud mental que provoca en la comunidad y que, como consecuencia de las decisiones políticas y administrativas ha generado un grave error insostenible aumento en los costos de vida y de acceso a la canasta básica, así, dificultar aun mas el acceso de las personas a disponer de sus escasos recursos y capacidad de endeudamiento para sostener una concesión que solo otorgará ganancias para un sistema mayormente privado y extranjero, perpetuando el abandono y abuso económico, de falta de mejoras oportunas y atingentes a las necesidades de la población sanantonina que termina sosteniendo la economía portuaria a costa de su calidad de vida pues no se reciben ganancias de la inversión realizada en este territorio."

379. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes , No estoy de acuerdo con poner pórticos de cobro para la comuna de san Antonio, ya que seremos afectados totalmente a nuestra economía ya q somos clase baja, ya que transitamos varias veces al día al trabajo que están en la parte alta de san Antonio (depósitos de contenedores) . La mayoría de los trabajadores trabajan en el área de transportes u o depósitos de contenedores entonces afecta directamente."

380. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"RECHAZO categóricamente la instalación de 4 pórticos en la comuna de San Antonio"

381. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Si van a arreglar carreteras para que el trabajo portuario sea mejor, por qué quienes no vivimos del puerto y debemos deslizarnos a trabajar fuera de la comuna debemos pagar las consecuencias. Absolutamente injusto para quienes no tenemos beneficios y solo molestias con el puerto."

382. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto contempla una amplia intervención al medio ambiente, cruzando la carretera sobre la quebrada de llo lleo, es un robo que cobren peaje a la gente trabajadora que circula todos los días, imaginen pagar peaje para ir a trabajar, pagar para volver a tu hogar, me parece un inmenso robo al pueblo"

383. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es una pésima medida que afectará a toda la comunidad, lo cual se considera innecesario ya que la carretera no ha tenido mantenimiento ya que el dinero que se cobra no se invierte en el mejoramiento de las vías, desde Talagante a Santiago existen las 3 vías de agua hacia san Antonio la carretera sigue siendo la misma hace décadas, y en la zona no han habido mejoras viales que fundamenten la colocación del pórtico, hacia Santiago colocaron varios pórticos que ya encarecieron el traslado hacia la capital, al colocar este pórtico nos deja encerrados en la comuna ya que nunca en su historia se a cobrado por salir o ingresar, a esto sumado al incremento en los combustibles y al tránsito excesivo de camiones hace que la gente que vivimos en la zona sea cada vez más difícil movilizarnos por la misma y sus alrededores."

384. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al tag de aguas buenas y Barrancas nos perjudica"

385. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en colinas del mar que colinda con el nuevo acceso a puerto San Antonio, es cotidiano los accidentes que ocurren y el ruido con el que vivimos los vecinos de la autopista.

En años jamás nos dieron solución, ahora pondrán peajes que impacta a todos los trabajadores de las empresas que están en el sector industrial, lo cual es mi caso.

Trabajo en una empresa en malvilla de lunes a sábado, me opongo al cobro de peajes desde ese tramo a San Antonio."

386. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en sector Rural de Cartagena y trabajo por turnos rotativos en el puerto de San Antonio, y me debo desplazar vía ruta 78 y acceso sur al puerto ida y vuelta todos los días y no me parce justo tener que pagar por usar las vías hacia y desde mi trabajo, lo cual encarece aún más mi acotada economía, y no estoy de acuerdo en tener que pagar además por ir a mi trabajo cada día.

Espero que estás prácticas abusivas no sigan adelante, ya que además para ir a Santiago o Valparaíso también se paga por carreteras que ya fueron pagadas."

387. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en Malvilla, comuna de San Antonio. Uso la Ruta 78 y el acceso sur para llevar a mis hijos al colegio e ir a trabajar.

1. Nos cobrarían por movernos dentro de nuestro propio territorio."

388. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero expresar mi descontento y rechazo frente a este proyecto, especialmente por el posible cobro mediante TAG que podría afectar a los habitantes de San Antonio, incluyendo a quienes vivimos en sectores como Aguas Buenas.

Considero que esta medida perjudicaría directamente a muchas familias que tienen que trasladarse todos los días al centro de San Antonio para trabajar, estudiar, ir al médico o realizar otras actividades necesarias. En mi caso, mi familia también debe trasladarse a San Antonio por motivos laborales y de estudio, por lo que tener que pagar cerca de $2.000 por viaje significaría un gasto importante. Si sumamos esos cobros durante todo el mes, se transforma en una cantidad de dinero que muchas familias no pueden gastar tan fácilmente, sobre todo cuando se trata de viajes que no podemos evitar.

Pero este problema no afecta solamente a Aguas Buenas, sino también a toda la gente de San Antonio que necesita movilizarse diariamente. Me parece injusto que tengamos que pagar más por trasladarnos dentro de nuestra propia ciudad, especialmente cuando muchas personas ya tienen que hacer un esfuerzo para llegar a fin de mes.

También me pregunto: ¿qué beneficios concretos va a recibir San Antonio con este proyecto? Nuestra ciudad es una de las más importantes para la economía del país por su actividad portuaria y por todo lo que se exporta desde acá. Sin embargo, los habitantes seguimos viendo problemas en nuestras calles, en la infraestructura, en la seguridad y en la falta de espacios recreativos. Además, muchas calles se deterioran con el paso constante de camiones que trabajan para el puerto, y somos nosotros quienes tenemos que convivir con esas consecuencias.

Por todo lo anterior, solicito que se consideren las consecuencias que este proyecto podría tener para los habitantes de San Antonio y que se busquen alternativas que no nos obliguen a pagar más por nuestros desplazamientos diarios. Considero que las personas que vivimos en San Antonio no deberíamos tener que pagar TAG para movilizarnos por nuestra propia ciudad, especialmente cuando necesitamos trasladarnos diariamente por motivos de trabajo, estudio, salud y otras necesidades básicas. Por lo mismo, solicito que se establezca la exención total del cobro para los residentes de San Antonio, de manera que no seamos nosotros quienes terminemos pagando las consecuencias económicas de un proyecto que debería contribuir al desarrollo de la ciudad sin perjudicar a quienes vivimos en ella.

Finalmente, quiero dejar en claro que mi rechazo no se debe a que esté en contra del progreso, sino a que considero que el progreso debe beneficiar también a las personas que vivimos en San Antonio. No es justo que nuestra ciudad sea tan importante para la economía del país y que, aun así, sus habitantes tengan que seguir enfrentando problemas de infraestructura y calidad de vida, además de asumir nuevos gastos para poder trasladarse por su propia comuna. San Antonio merece mejoras reales para sus habitantes, no más costos que terminen perjudicando a las familias que viven aquí."

389. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es inaplicable agregar pórticos de cobro a las autopistas que ya se encuentran concretadas con dineros públicos, ya que deja sin rutas alternativas a toda la provincia de san Antonio, esto debido al pórtico de ruta 78 ya instalado estratégicamente a metros del sector de salida puangue. Esto se ideo en Santiago para autopistas urbanas con rutas alternativas dentro de la ciudad, pero no es aplicable para rutas interurbanas, ya que no se posee las mismas capacidades de rutas alternativas como si ocurre en Santiago, esto por sectores rurales conectados históricamente por dichas rutas, es por ello que se produce menoscabo a la vida cotidiana de la provincia, al no respetar el libre tránsito de los y las ciudadanas contribuyentes al adherir un cobro en la circulación diaria, generando daños económicos, psicológicos e incluso deterioro de la salud de las personas."

390. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo la instalación de nuevos pórticos de cobro en la provincia de San Antonio, una zona que ya ha sido castigada y convertida en una zona de sacrificio por ser el principal puerto de Chile, sin recibir beneficios proporcionales para su comunidad. Mientras por San Antonio se mueve gran parte del comercio y la economía del país, la provincia enfrenta pobreza, delincuencia, desigualdad social, dificultades de conectividad y vulnerabilidad económica.

Estos cobros afectarían aún más a las familias que dependen de las carreteras para trabajar, estudiar y acceder a servicios de salud, sin contar con suficientes rutas alternativas gratuitas. Movemos el país, pero creo que somos castigados con nuevas barreras económicas y no vemos mejoras ni beneficios concretos para la provincia.

San Antonio necesita conectividad, inversión y oportunidades, no nuevos cobros ni más abandono. ¡No a los pórticos sin soluciones reales para la comunidad! MOVEMOS EL PAÍS, NOS MERECEMOS RESPETO."

391. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me niego rotundamente al peaje, viejo todos los días a san Antonio por trabajo y esto solo me resta del poco dinero que gano y gasto en combustible."

392. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me niego rotundamente ya que yo tránsito 4 veces entre ir y venir por el colegio de mis hijos lo que me generaría un gasto tremendo adicional al que ya tengo con el aumento de combustible"

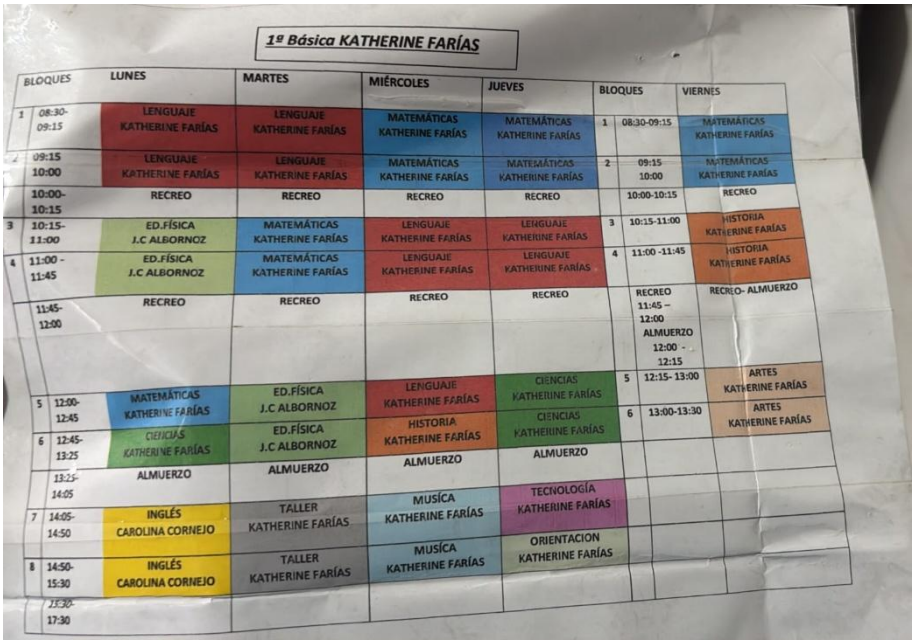
393. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes, siendo una de las ciudades con mayores índices de cesantía en chile, este proyecto viene a hundir mas a los ciudadanos de San Antonio, se entiende que vienen grandes proyectos portuarios, pero el daño que se hace a las personas que deban pagar por entrar o salir de su ciudad, dejen como esta y dejen de dañar a la gente de san antonio, aparte del daño ambiental que están realizando a especies marinas y migratorias, mayor transito de camiones que emiten gases dañinos a la capa de ozono y impactan negativamente la huella de carbono, sin mencionar el aumento de transito de camiones con cargas peligrosas hacia nuestros puertos, que en reiteradas ocasiones han generado grandes emergencias por los tipos de cargas que transportan, inflamables, radioactivas, explosivas, contaminantes al medio ambiente, corrosivas entre otras."

394. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me niego a instalación de punto de acceso y de tag en el sector ya que mis hijos estudian en la escuela Eduardo Fernández de Asturias en aguas buenas y todos los días voy a dejarlos y buscarlos esto afecta directamente mi bolsillo y también disconformidad que a la escuela le quiten terreno una escuela que lleva años en el sector no puede verse afectado, excelencia en docentes y una escuela de prestigio. Simplemente no al nuevo pórtico

Esta observación contiene un Anexo:



1º Básica KATHERINE FARÍAS

BLOQUES	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	BLOQUES	VIERNES
1 08:30-09:15	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS	1 08:30-09:15	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS
09:15 10:00	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS	2 09:15 10:00	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS
10:00-10:15	RECREO	RECREO	RECREO	RECREO	10:00-10:15	RECREO
3 10:15-11:00	ED.FÍSICA J.C ALBORNOZ	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	3 10:15-11:00	HISTORIA KATHERINE FARÍAS
4 11:00 - 11:45	ED.FÍSICA J.C ALBORNOZ	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	4 11:00 -11:45	HISTORIA KATHERINE FARÍAS
11:45-12:00	RECREO	RECREO	RECREO	RECREO	RECREO 11:45 – 12:00 ALMUERZO 12:00 - 12:15	RECREO- ALMUERZO
5 12:00-12:45	MATEMÁTICAS KATHERINE FARÍAS	ED.FÍSICA J.C ALBORNOZ	LENGUAJE KATHERINE FARÍAS	CIENCIAS KATHERINE FARÍAS	5 12:15- 13:00	ARTES KATHERINE FARÍAS
6 12:45-13:25	CIENCIAS KATHERINE FARÍAS	ED.FÍSICA J.C ALBORNOZ	HISTORIA KATHERINE FARÍAS	CIENCIAS KATHERINE FARÍAS	6 13:00-13:30	ARTES KATHERINE FARÍAS
13:25-14:05	ALMUERZO	ALMUERZO	ALMUERZO	ALMUERZO		
7 14:05-14:50	INGLÉS CAROLINA CORNEJO	TALLER KATHERINE FARÍAS	MUSICA KATHERINE FARÍAS	TECNOLOGÍA KATHERINE FARÍAS		
8 14:50-15:30	INGLÉS CAROLINA CORNEJO	TALLER KATHERINE FARÍAS	MUSICA KATHERINE FARÍAS	ORIENTACION KATHERINE FARÍAS		
15:30-17:30						

"

395. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos los tac por que los perjudica a la comunidad del día a día para poder ir al trabajo los empleadores no los subirán el sueldo para poder cubrir estos gastos y es más costoso para nuestros hijos ir al colegio salera más caro todo transporte y alimentos todo se encarecerá mas todo es más difícil

EN TOTAL TODO SUVIRA ALIMENTOS .TRANPORTE. BENCINA Y SERA MAS DIFICIL LA VIDA DE TODOS"

396. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en Leyda, mis hijos van al jardín y al colegio en san Antonio. Mi señora trabaja en san Antonio. Por lo que todos los días bajamos obligatorio a san Antonio. El pórtico genera un gasto extra. Para el día a día"

397. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo vivo en Leyda, comuna de San Antonio, y utilizo habitualmente la Ruta 68 para trasladarme y realizar las actividades necesarias de mi vida diaria. Por esta vía llevo a mis hijos al colegio, me

traslado a mi trabajo, realizo mis compras y llevo a mis padres al hospital para que reciban sus atenciones médicas.

La construcción y puesta en funcionamiento de este proyecto me genera preocupación, ya que podría afectar directamente nuestros desplazamientos y la economía de mi familia. Necesito contar con vías de acceso que me permitan cumplir con mis Observación al Estudio de Impacto Ambiental

Proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio

Yo vivo en Leyda, comuna de San Antonio, y utilizo habitualmente la Ruta 68 para trasladarme y realizar las actividades necesarias de mi vida diaria. Por esta vía llevo a mis hijos al colegio, me traslado a mi trabajo, realizo mis compras y llevo a mis padres al hospital para que reciban sus atenciones médicas.

La construcción y puesta en funcionamiento de este proyecto me genera preocupación, ya que podría afectar directamente nuestros desplazamientos y la economía de mi familia. Necesito contar con vías de acceso que me permitan cumplir con mis responsabilidades familiares, laborales y de salud sin mayores dificultades.

También me preocupa que aumenten los costos de transporte, los pasajes de la locomoción colectiva y los precios de los productos y servicios básicos. Estos aumentos afectarían considerablemente a las familias de Leyda y de la comuna de San Antonio, especialmente a quienes debemos trasladarnos constantemente para trabajar, estudiar, comprar alimentos y acceder a servicios de salud.

Por lo anterior, solicito que se evalúen cuidadosamente los impactos que este proyecto podría generar en la vida cotidiana de los habitantes de Leyda y sus alrededores. Es fundamental considerar las necesidades de las familias, el acceso al hospital, los traslados escolares y laborales, la conectividad y los posibles aumentos en los costos de transporte y de vida.

Solicito que estas preocupaciones sean consideradas dentro de la evaluación ambiental del proyecto y que se adopten medidas para evitar que la comunidad resulte perjudicada. responsabilidades familiares, laborales y de salud sin mayores dificultades.

También me preocupa que aumenten los costos de transporte, los pasajes de la locomoción colectiva y los precios de los productos y servicios básicos. Estos aumentos afectarían considerablemente a las familias de Leyda y de la comuna de San Antonio, especialmente a quienes debemos trasladarnos constantemente para trabajar, estudiar, comprar alimentos y acceder a servicios de salud.

Por lo anterior, solicito que se evalúen cuidadosamente los impactos que este proyecto podría generar en la vida cotidiana de los habitantes de Leyda y sus alrededores. Es fundamental considerar las necesidades de las familias, el acceso al hospital, los traslados escolares y laborales, la conectividad y los posibles aumentos en los costos de transporte y de vida.

Solicito que estas preocupaciones sean consideradas dentro de la evaluación ambiental del proyecto y que se adopten medidas para evitar que la comunidad resulte perjudicada."

398. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en el pueblo de malvilla y mis hijos van a la escuela a San Antonio y guas buenas trabajo en san Antonio como se les ocurre hacernos esto vasta de abuso para nosotros lo del pueblo de malvilla y aguas buenas"

399. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“La comunidad de la patagüilla-sector El Tranque, Ruta G-904, formula la presente observación al estudio de impacto ambiental del proyecto “Ruta 78, fase 1: Acceso sur a san antonio".

solicitamos que el SEA exija al titular evaluar los impactos indirectos derivados de la instalación de pórticos de peaje en el acceso sur de la Ruta 78, los cuales pueden generar desvío de tránsito hacia rutas secundarias como la Ruta G-904, afectando de manera significativa nuestra comunidad rural.

Dichos impactos incluyen: aumento de trafico, riesgo viales, afectación a fauna nativa, incremento de polvo y ruido, alteración de actividades agrícolas y comunitarias, y potencial daño al ecosistema de los embalses existente en nuestras zona.

estas efectos no han sido considerandos en el EIA, pese a que constituyen alteración significativa de sistemas de viday costumbres, conforme al Articulo 11 letras C de la ley 19300.

solicitamos incorporar medidas de mitigación, compensación y seguimiento ambiental, así como participación directas de nuestras comunidad en el proceso.

Esta observación contiene un Anexo:

Observación de impacto ambiental

Materia especifica: Instalación de pórticos de peajes y efectos sobre la comunidad rural colindante.

Identificación del impacto sabre la comunidad de a patagüilla

Aunque el proyecto se encuentra en la ampliación vial, nuevas trincheras y pórticos de peaje en el acceso sur, no incorpora evaluación especifica de impactos indirectos sobre las comunidades rurales conectadas por rutas secundarias, como RUTA G-904(camino que conecta la ruta 78 hacia las rocas de santo domingo como también llo lleo).

La instalación de pórticos de peajes puede generar impactos indirectos significativos, que deben ser evaluados conforme el articulo 11 letra C de la ley 19.300(alteración de sistemas de vida y costumbres)

Impactos ambientales y comunitarios no evaluados

Aumento de tráfico derivado (desvió por rutas secundarias)

La instalación de pórticos en accesos principales suele generar desvíos de vehículos hacia rutas alternativas para evitar el cobro.

RUTA G-904 es una vía rural angosta, sin bermas, con presencia de viviendas, faunas silvestres y tránsito peatonal.

Un aumento de flujo vehicular podría generar:

Mayor riesgo de accidente

Afectación a fauna nativa por atropellos.

Incremento de polvo en suspensión, afectando salud y vegetación.

Ruido sobre viviendas cercanas.

Impacto sobre actividades comunitarias y agrícolas

La comunidad utiliza la ruta para actividades agrícolas, acceso al tranque, transporte de agua y desplazamiento cotidiano.

Un aumento de transito externo puede interferir con estas actividades, alterando sistemas de vida tradicional.

Riesgo para el ecosistema de tranque la Patagüilla y tranque Cerrillos de Leída ambos ubicados en la misma ruta.

Los tranque o embalses constituyen un microsistema local, con flora y fauna nativa.

El incremento de transito y polvo puede afectar:

- *Calidad del agua*
- *Vegetación ribereña.*
- *Hábitat de aves y anfibios.*
- *Impacto social por perdida de tranquilidad rural*
- *La Patagüilla es una comunidad rural con baja densidad poblacional.*
- *El aumento de tránsito externo altera.*
- *Paisaje sonoro (RUIDO)*
- *Seguridad vial.*
- *Uso comunitario del espacio.*
- *Impacto acumulativo y sinérgicos*

El proyecto ya reconoce interacción con áreas sensibles como el humedal urbano ojos de mar.

Sin embargo, no evalúa impacto acumulativo sobre ecosistemas menores como el Tranque La Patagüilla, que podría verse afectados por:

- *Emisiones vehiculares.*
- *Drenajes superficiales.*
- *Vibraciones.*
- *Cambios en patrones de movilidad regional.*
- *Solicitudes formales al SEA*
- *La comunidad solicita que él SEA exija al titular.*
- *Evaluación especifica de impactos indirectos sobre Ruta G-904*
- *Modelación de tránsito proyectado por desvíos.*
- *Evaluación de riesgo viales.*
- *Estudio de polvo, ruido y vibraciones.*
- *Medidas de mitigación y compensación*
- *Señalización, control de velocidad y peso en Ruta G-904,*
- *Restricción de peso en vehículos pesados.*
- *Mejoramientos de carpetas de rodado y bermas.*
- *Monitoreo de calidad de agua de los embalses.*
- *Programa de educación ambiental y seguridad vial.*
- *Participación directa de la comunidad de la Patagüilla*
- *Reuniones informativas en el territorio*
- *Incorporación de la comunidad en el plan de seguimiento ambiental.*
- *Reconocimiento del Tranque como área de valor ecosistema local."*

400. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en San Antonio uso la ruta 78 y el acceso sur, para movilizarme a diferentes lugares tales como, consultorio, trabajo, etc.

1. Nos cobrarían por movernos dentro de nuestro mismo territorio."

401. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es un abuso colocar esa cantidad más de tags para cobro de todos nosotros los san antoninos, no podremos pagar esos cobros ."

402. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es un gasto extra para nosotros como vecinos, es una ruta usada por muchos de nosotros del sector, que nos conecta con distintas localidades de nuestra comuna, la contaminación también que se producirá en ciudad, ya que a raíz de que se instalen pórticos las otras rutas para entrar a san Antonio colapsaran, se formaran tacos por que la ciudad no esta realmente preparada para recibir tanto vehículo que llegara por otros accesos que no están realmente a la altura, calles en mal estados sectores rurales que ni siquiera cuentan con buena señalización ni control de velocidad, mas accidentes en las rutas aledañas a la 78, mas gasto en combustible para evitar la ruta con pórticos, para nosotros como lugareños y vecinos del sector no nos beneficia en lo absoluto y para los vecinos de pueblos cercanos como Leyda y alrededores es menos beneficioso, recuerden que mucha gente trabaja y estudia en San Antonio y que a nosotros mismos como residentes se nos cobre no nos parece una medida muy eficaz o consciente de parte de ustedes."

403. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en comuna de san antonio uso la ruta 78 y el acceso sur para ir a diario a mi trabajo y llevar a mis hijos a estudiar

1.- nos cobraran por movernos dentro de nuestro mismo territorio

2.- los trabajadores y residentes debemos asumir los costos de las nuevas obras viales

3.- 100% de los camiones de carga provenientes de la Ruta 66 (Camino de la Fruta) y de la Ruta 78 convergerán en el enlace Reuss, aumentando drásticamente la congestión y los impactos ambientales

4.- impacto ambiental (EIA) debido a su interacción funcional con el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo "Ojos de Mar"."

404. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy una persona con discapacidad, vivo en Leyda, comuna rural de San Antonio. Uso la ruta 78 y el acceso sur para llevar a mis padres adultos mayores con discapacidad a controles médicos, a mi hija con discapacidad todos los días al bus para ir a la universidad, además de que no hay locomoción colectiva de forma frecuente. La instalación del peaje significaría un impacto negativo en el bolsillo de nuestras familias, más aún que no contamos con caleteras para llegar a la ciudad. Espero tomen en cuenta nuestras solicitudes."

405. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero presentar mi queja y disconformidad sobre la instalación de los nuevos pórticos de San Antonio. Ya que estos afectará tanto a los bolsillos de los ciudadanos como al turismo de la ciudad, ya que también aumentaría los pasajes de los buses y las tarifas de los buses interurbanos. Y agregando también que estos tiempos están muy difíciles con el precio del combustible. Así que dado esto pienso que es muy mala idea pensando que lo hacen para mejorar San Antonio, lo cual creo que no es del todo cierto, existen varias formas de hacerlo sin perjudicar a la gente. Por ejemplo. Tenemos uno de los puertos más grande de Sudamérica. Empiecen por ahí."

406. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me pongo rotundamente a los pórticos propuestos.

San Antonio siendo la comuna que abraza al puerto principal de chile, siempre ha Sido el patio trasero de este, sus familias viven de bajos sueldos y escaso trabajo, un servicio de locomoción precario, lo que hace que la gran mayoría se desplace en vehículo particular, y obligando a sus vecinos a buscar trabajos fuera,(Melipilla,leída,etc)

No es posible que se implementos esos pórticos, que le encarecerán enormemente el gasto económico a las familias de la comuna.

Dañara también el turismo, haciendo que está situación ahuyente a los posibles visitantes, solo por evitar el pago de esos peajes."

407. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de este pórtico de cobro representa un problema importante para mí como residente de San Antonio, y considero que también afectará a muchas otras personas, especialmente a quienes trabajan fuera de la comuna y deben trasladarse diariamente para llevar y buscar a sus hijos de sus establecimientos educacionales.

En mi caso particular, mi hijo asiste a un colegio que ya se encuentra a una distancia considerable de mi domicilio. Además, mi lugar de trabajo está ubicado en Malvilla, fuera del radio urbano de San Antonio, por lo que debo realizar este trayecto al menos dos veces al día, e incluso tres en algunas ocasiones.

La implementación de este cobro significaría tener que pagar TAG hasta cuatro veces al día, durante toda la semana, generando un gasto considerable que afectaría directamente mis ingresos y mi economía familiar. No considero justo que los residentes debamos asumir este costo adicional por realizar desplazamientos cotidianos que son indispensables para cumplir con nuestras responsabilidades laborales y familiares.

Entiendo que se busquen soluciones para regular el tránsito de camiones; sin embargo, considero que estas medidas deberían enfocarse en rutas destinadas o habilitadas para el transporte de carga, como la futura Ruta 66, en lugar de trasladar este costo a los habitantes de San Antonio.

Por lo anterior, solicito que se reconsidere esta medida y se evalúe su impacto real en los residentes de la comuna, contemplando alternativas que no perjudiquen económicamente a quienes vivimos aquí y que debemos desplazarnos diariamente por necesidad, no por elección.

Espero que esta preocupación sea considerada seriamente y que se entregue una respuesta concreta respecto de las medidas que se adoptarán para proteger a los residentes de San Antonio."

408. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Buenas tardes [información personal oculta] vivo en la ciudad de San Antonio. Una ciudad que no cuenta con sustento económico para sostener el pago de pórticos dentro de nuestros trayectos entre aguas buenas los Zárate y otros pueblos que se encuentran alrededor de este dónde normalmente vecino trasladan a sus hijos a colegios que se encuentran dentro de la ciudad esto sería un impacto de poca empatía con el ciudadano que necesita sus alimentos sus estudios salud trabajo etc. Que se movilizas diariamente entre la zona urbana e interurbanas. Acortaría sus salidas y trayectos de ida y regreso. Pone en peligro la educación de sus hijos ya que nuestra ciudad se encuentra con un índice de cesantía muy alto. Y no podemos asumir un costo más elevado en nuestro diario vivir. Un poco de conciencia a la realidad que se vive en nuestra ciudad. Buenas tardes.”

409. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Rechazo completamente pórtico y peajes de tag en comuna de san antonio y en localidad rural de aguas buenas”

410. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por medio de la presente, presento mi observación ciudadana al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", manifestando mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro (TAG) en los accesos de la comuna, debido al impacto económico negativo que generará en mi bolsillo como usuario esporádico.

Aunque no transito diariamente por la ruta, me veo afectado(a) por las siguientes razones:

1. Castigo al usuario ocasional: Cada vez que deba ingresar a San Antonio por razones de fuerza mayor —tales como emergencias médicas, trámites administrativos, visitas familiares o actividades comerciales— se me impondrá un costo adicional obligatorio. Esto transforma un viaje esporádico en una carga financiera imprevista para mi presupuesto mensual.

2. Encarecimiento de servicios y comercio: El cobro del TAG elevará los costos de operación del transporte y los proveedores de la zona. Esto provocará un alza generalizada en los precios de los bienes y servicios en San Antonio, afectándome económicamente cada vez que consumo o compro de manera ocasional en la comuna.

3. Barrera al turismo y conectividad local: Imponer peajes urbanos desincentiva que usuarios esporádicos visitemos la zona con fines recreativos o turísticos, lo que no solo afecta nuestra economía personal, sino que daña directamente al comercio e identidad local de San Antonio al crear una barrera de pago.

Por lo tanto, solicito formalmente que la autoridad ambiental exija al titular del proyecto alternativas viales libres de pago que estén debidamente señalizadas y en óptimas condiciones, garantizando que los usuarios esporádicos no veamos afectado nuestro bolsillo por obras destinadas principalmente al alto flujo de carga portuaria.”

411. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Rechazo a la instalación de nuevos pórticos de telepeaje y a la imposición de cobros por desplazamientos dentro de la comuna de San Antonio

Manifiesto mi rechazo categórico a la incorporación de los cuatro pórticos de telepeaje contemplados en el proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, y solicito que esta infraestructura de cobro sea eliminada del diseño del proyecto, en lugar de limitarse a establecer descuentos o tarifas diferenciadas para los residentes.

Considero inaceptable que una obra destinada a mejorar la conectividad vial y facilitar el acceso al Puerto de San Antonio pueda traducirse en nuevos cobros para las personas que viven en la comuna y necesitan desplazarse diariamente por razones laborales, familiares, educacionales, comerciales o de salud.

La infraestructura vial debe responder al interés público y mejorar la calidad de vida de la población. No debería convertirse en una barrera económica que obligue a los habitantes a pagar reiteradamente por sus desplazamientos cotidianos dentro de su propio territorio.

1. Impacto económico directo sobre las familias

La incorporación de nuevos pórticos de telepeaje podría generar un gasto adicional recurrente para los habitantes que utilizan vehículos particulares para trasladarse entre distintos sectores de San Antonio o para ingresar y salir de la comuna.

Este problema afecta especialmente a quienes deben desplazarse varias veces al día por motivos laborales, a trabajadores independientes, comerciantes, transportistas y familias que deben trasladar a sus hijos a establecimientos educacionales o acudir a centros de salud.

Para dimensionar las consecuencias económicas, considero el siguiente escenario hipotético: si cada tránsito estuviera sujeto a un cobro de $1.000, una persona que realizara cuatro tránsitos diarios pagaría $4.000 al día.

Considerando 22 días de desplazamiento al mes, los gastos serían los siguientes:

2. Gasto mensual: 1.056.000.

Gasto acumulado en cinco años: $5.280.000.

Estas cifras son estimaciones ilustrativas y no corresponden a tarifas oficiales confirmadas para los nuevos pórticos.

Sin embargo, permiten dimensionar el impacto que podría generar un cobro aparentemente pequeño cuando se aplica repetidamente a personas que no pueden prescindir de esos desplazamientos.

A estos montos deben sumarse los peajes existentes, el combustible, el mantenimiento vehicular y los demás gastos asociados al transporte.

Por consiguiente, solicito que se evalúe el efecto económico acumulativo de los nuevos cobros sobre los presupuestos familiares, especialmente en los hogares de menores ingresos.

No corresponde que los habitantes deban destinar una parte adicional de sus ingresos para desplazarse dentro de su propia comuna como consecuencia de una infraestructura cuya finalidad principal también responde a las necesidades de conectividad y operación portuaria.

3. Fragmentación territorial y pérdida de conectividad gratuita

La ubicación de los cuatro pórticos proyectados entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda genera preocupación porque puede condicionar los desplazamientos cotidianos de los habitantes y modificar la manera en que se conectan los distintos sectores de la comuna.

El problema no se limita al pago del TAG. También existe el riesgo de que los conductores intenten evitar los cobros utilizando vías alternativas, trasladando el tránsito hacia calles urbanas que ya cumplen funciones residenciales y de conectividad local.

La Municipalidad ha advertido sobre la posibilidad de un aumento del flujo vehicular en vías como avenida Barros Luco, avenida Chile, Los Aromos y Providencia.

Esta situación podría generar mayores tiempos de viaje, congestión, ruido, emisiones contaminantes y riesgos para peatones, ciclistas y conductores.

También podría afectar la circulación del transporte público, el acceso a los comercios y la calidad de vida de las personas que viven junto a esas vías.

Por ello, solicito que el titular evalúe de manera integral los efectos que produciría la instalación de los pórticos sobre la conectividad local, considerando tanto los cobros directos como las consecuencias del eventual desplazamiento del tránsito hacia calles alternativas.

La solución no debe consistir en obligar a los habitantes a escoger entre pagar nuevos peajes o utilizar calles urbanas que podrían congestionarse como consecuencia de esos cobros.

4. Rechazo a que una tarifa preferencial sea considerada una solución suficiente

Considero que establecer una tarifa reducida para residentes no resuelve necesariamente el problema de fondo.

Una tarifa preferencial podría representar un alivio inicial, pero no garantiza que los desplazamientos locales permanezcan gratuitos ni impide que los hogares deban asumir gastos recurrentes durante el periodo de operación de la concesión.

El expediente señala que la concesión puede extenderse hasta 32 años y que la operación de la infraestructura está proyectada para comenzar durante el segundo semestre de 2031.

Por lo tanto, cualquier cobro debe analizarse considerando sus posibles consecuencias durante un periodo prolongado, y no solamente a partir de su costo inicial.

Además, deben aclararse las condiciones de acceso a eventuales beneficios, los vehículos que podrían acogerse a ellos, los procedimientos de acreditación y las garantías de continuidad de las exenciones.

No considero adecuado que el derecho a desplazarse sin nuevos cobros dependa de trámites administrativos, categorías de vehículos o condiciones que puedan cambiar con el tiempo.

Por estas razones, mi solicitud principal es eliminar los cuatro pórticos de cobro proyectados dentro de la comuna y garantizar la continuidad de los desplazamientos locales gratuitos.

La gratuidad no debe plantearse únicamente como un beneficio comercial o una concesión temporal, sino como una condición que debe considerarse al diseñar una infraestructura que interviene directamente en la movilidad cotidiana de la población.

5. Falta de información definitiva sobre las tarifas y sus consecuencias

A la fecha de esta observación, la información pública consultada no permite establecer con certeza cuáles serán las tarifas definitivas, la estructura completa de cobros ni las condiciones que se aplicarían a los residentes de San Antonio.

El 10 de octubre de 2026 se informó que la Dirección General de Concesiones estaba dispuesta a dialogar con las autoridades locales para estudiar la ubicación de los pórticos, su estructura tarifaria y posibles alternativas viales.

Considero que esta situación demuestra la necesidad de aclarar las consecuencias económicas del sistema antes de que se consolide una solución que pueda afectar durante décadas a la población.

Solicito que el titular y los organismos competentes informen:

La ubicación exacta de cada uno de los cuatro pórticos y los movimientos vehiculares que quedarían sujetos a cobro.

Las tarifas previstas y los criterios para determinar los cobros por cada tránsito.

El impacto económico estimado sobre los residentes que utilizan frecuentemente los accesos intervenidos.

Los efectos que podrían producirse por el desvío de vehículos hacia las vías urbanas alternativas.

Las alternativas técnicas y contractuales disponibles para eliminar los cobros locales.

La posibilidad de mantener vías laterales gratuitas, continuas y de condiciones técnicas adecuadas, sin obligar a los residentes a utilizar rutas sujetas a peaje.

Las medidas necesarias para evitar que la infraestructura genere una barrera económica entre sectores de la comuna.

No considero suficiente que estos aspectos queden sujetos a negociaciones posteriores si sus consecuencias pueden afectar directamente la movilidad y la economía familiar.

6. Necesidad de priorizar a los habitantes frente a las necesidades de la actividad portuaria

El proyecto tiene entre sus objetivos mejorar la conectividad del transporte de carga y pasajeros, incluida la funcionalidad portuaria.

Sin embargo, el desarrollo portuario debe compatibilizarse con las necesidades de las personas que viven en San Antonio y que soportan diariamente las consecuencias territoriales, ambientales y viales de la actividad económica de la zona.

No considero razonable que una obra que busca mejorar la conectividad del puerto pueda imponer nuevos costos de desplazamiento a los residentes sin demostrar que se han evaluado alternativas que eviten ese perjuicio.

Los beneficios económicos y logísticos del proyecto deben analizarse junto con sus costos sociales, incluyendo los posibles gastos adicionales para las familias, el desvío de tránsito hacia sectores residenciales y las dificultades de acceso a servicios esenciales.

La modernización vial debe mejorar la conectividad de la comuna en su conjunto, y no únicamente la eficiencia del tránsito hacia las instalaciones portuarias.

7. Solicitud de modificación del proyecto y eliminación de los pórticos

Por todo lo expuesto, solicito formalmente:

Primero: que se eliminen del diseño del proyecto los cuatro pórticos de telepeaje proyectados dentro de la comuna de San Antonio, entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda.

Segundo: que se evalúe una alternativa técnica y contractual que permita desarrollar las mejoras viales sin imponer nuevos cobros por los desplazamientos locales de los habitantes.

Tercero: que se garantice la existencia de conexiones locales gratuitas, continuas y seguras, evitando que los residentes deban pagar para realizar desplazamientos cotidianos dentro de su comuna.

Cuarto: que se evalúen los efectos económicos acumulativos de los posibles cobros, considerando su impacto en los hogares, los trabajadores, el comercio local y el transporte de personas.

Quinto: que se estudien los efectos del eventual desvío de vehículos hacia calles urbanas alternativas, incluyendo congestión, ruido, emisiones, seguridad vial y calidad de vida de los residentes.

Sexto: que no se considere una tarifa preferencial como sustituto de la evaluación de alternativas que permitan eliminar los cobros locales.

Séptimo: que se revisen las condiciones de diseño y operación del proyecto para evitar que la infraestructura genere fragmentación territorial o una barrera económica para la población.

Octavo: que estas observaciones sean analizadas fundadamente en el procedimiento de evaluación ambiental y que no se otorgue una calificación ambiental favorable al proyecto en su configuración actual mientras no se hayan evaluado adecuadamente sus efectos sobre la movilidad, el medio humano y las condiciones de vida de la población.

Conclusión

Rechazo la incorporación de nuevos pórticos de telepeaje dentro de San Antonio porque considero que sus posibles consecuencias económicas y territoriales son incompatibles con una conectividad que debe responder también a las necesidades cotidianas de sus habitantes.

No se trata simplemente de discutir si el TAG debe costar $500, $1.000 o una cantidad superior. El problema fundamental es establecer si resulta razonable que las personas deban pagar reiteradamente por desplazarse dentro de su propia comuna para trabajar, estudiar, acceder a servicios o desarrollar sus actividades habituales.

La instalación de estos pórticos podría generar gastos recurrentes para las familias, incentivar el desvío de tránsito hacia calles urbanas y condicionar el acceso entre distintos sectores del territorio.

Por estas razones, solicito que se eliminen los cuatro pórticos de cobro del proyecto y que se priorice una solución vial que no traslade a los habitantes de San Antonio el costo de su movilidad cotidiana. No considero que su instalación deba aceptarse como inevitable ni que la solución deba limitarse a negociar descuentos una vez consolidada su incorporación al diseño.

La infraestructura vial debe mejorar la conectividad, la seguridad y la calidad de vida de la comunidad. No debe convertirse en una barrera económica para quienes viven en el territorio donde se ejecutan las obras.

Solicito que esta oposición sea considerada expresamente durante la evaluación ambiental y que se exijan las modificaciones necesarias para evitar que el proyecto genere perjuicios económicos y territoriales que podrían afectar a la población durante décadas."

412. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy propietaria en Villa Arauco, la cual se encuentra en el acceso al puerto, hace muchos años la autopista ha dicho que se instalan las pantallas de ruido y han pasado 13 años y nada, todos hemos sufrido cada día con las bocinas de los camiones, los volcamientos y hasta las muertes que han ocurrido aquí en la curva de acceso al puerto, nunca se ha pensado en quienes vivimos aquí, como es posible que tenga que despertarme un día de descanso con el bocinazo de un camión o sus frenos.

Hasta cuando no piensan en nosotros, quienes nos llevamos la peor parte de la modernización."

413. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Nos cobrarían por movernos dentro de nuestro propio territorio”

414. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto rechazo a la instalación de pórticos de peaje en San Antonio, debido al impacto económico, social y territorial que esta medida podría generar en los habitantes de la comuna y sus alrededores.

San Antonio es una ciudad donde muchas personas deben desplazarse diariamente por motivos laborales, educacionales, de salud y otras necesidades esenciales. La instalación de estos pórticos podría significar un gasto adicional permanente para las familias, afectando especialmente a quienes deben utilizar estas vías de manera frecuente, a trabajadores que se trasladan entre comunas, a estudiantes y a personas que requieren atención médica fuera de su sector. Este cobro se sumaría al aumento del precio de los combustibles, los alimentos, los arriendos y otros gastos básicos, reduciendo el ingreso disponible de los hogares y encareciendo el acceso a oportunidades laborales y servicios esenciales.

El impacto también recaería sobre el comercio local, el transporte de carga, los pequeños emprendimientos y las actividades vinculadas al puerto. Un aumento en los costos de traslado puede traducirse en mayores precios para los consumidores, menor competitividad para las empresas de la zona y dificultades adicionales para quienes dependen de la movilidad diaria para trabajar o abastecer sus negocios. En una comuna cuya economía está estrechamente vinculada al transporte, la logística y la conexión con otras ciudades, los peajes podrían generar un efecto multiplicador sobre el costo de bienes y servicios.

Asimismo, considero injusto que los habitantes deban asumir nuevos cobros por desplazarse dentro de su propio territorio, especialmente cuando la conectividad vial constituye una necesidad básica para el desarrollo de la comunidad. La medida podría profundizar desigualdades territoriales, afectando con mayor intensidad a las familias de menores ingresos y a quienes viven en sectores periféricos o rurales, que cuentan con menos alternativas de transporte público y deben recorrer mayores distancias. También podría incentivar desvíos hacia caminos secundarios, aumentando la congestión, el deterioro de vías locales, los tiempos de viaje y los riesgos de accidentes, además de trasladar impactos ambientales y de seguridad a barrios que no fueron diseñados para soportar ese flujo vehicular.

Por estas razones, considero solicitar que se reconsidere y se descarte la instalación de pórticos de peaje en San Antonio, priorizando alternativas de financiamiento y gestión vial que no perjudiquen económicamente a sus habitantes ni profundicen las brechas territoriales. Exijo que se escuche la opinión de la ciudadanía y que cualquier decisión sobre infraestructura vial considere estudios públicos y transparentes sobre sus efectos en los hogares, el empleo, el comercio, el transporte, la congestión y la calidad de vida. También pido que se evalúen medidas de mitigación y mecanismos de participación vinculante antes de adoptar cualquier resolución que afecte la movilidad cotidiana de la comuna.

San Antonio necesita soluciones de conectividad, no nuevas cargas económicas para sus habitantes.”

415. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“no mas tag”

416. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Como es posible que para ingresar a mi domicilio tendré que pagar peaje, si por lo menos estuviese la autopista en buen estado, está llena de baches que no permite transitar de forma correcta

NO A MÁS TAG”

417. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi preocupación por la instalación de nuevos pórticos de cobro electrónico (TAG) en el acceso a San Antonio, considerando que este tramo de la Ruta 78 no cumple únicamente una función interurbana, sino que también constituye una vía fundamental para los desplazamientos cotidianos de quienes habitamos la comuna y sus sectores rurales.

La implementación de cobros en un acceso cercano a la ciudad podría perjudicar a personas que utilizan esta vía para trabajar, estudiar, acceder a establecimientos de salud, realizar compras o visitar familiares, sin que necesariamente estén efectuando viajes de larga distancia.

Solicito que el titular evalúe específicamente los efectos de estos cobros sobre la conectividad local y rural, considerando la frecuencia de los desplazamientos y la disponibilidad real de rutas alternativas gratuitas, seguras y de similar eficiencia.

Asimismo, solicito que se estudien mecanismos que permitan mantener el libre desplazamiento de los residentes, evitando que una infraestructura destinada a mejorar la conectividad termine convirtiéndose en una barrera económica para la población local.”

418. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Considero necesario evaluar el impacto económico que tendría la implementación de nuevos pórticos TAG sobre las familias residentes en San Antonio y sus alrededores, especialmente aquellas que dependen de la Ruta 78 para realizar desplazamientos frecuentes.

A diferencia de un peaje ubicado en un tramo interurbano de larga distancia, la instalación de sistemas de cobro en las inmediaciones de una ciudad puede generar gastos recurrentes asociados a actividades esenciales de la vida cotidiana.

Esta situación podría afectar de manera desproporcionada a trabajadores, estudiantes, familias de menores ingresos y habitantes de sectores rurales que cuentan con alternativas limitadas de transporte.

Solicito que se realice un análisis diferenciado de los efectos sobre la población local, contemplando escenarios de utilización diaria de la vía y el impacto acumulado de los cobros sobre los presupuestos familiares.

Además, solicito que se evalúe ante los organismos competentes la implementación de exenciones, tarifas preferenciales o sistemas de gratuidad para residentes de la comuna y localidades cercanas, de manera que el mejoramiento de la infraestructura vial no profundice las desigualdades territoriales existentes.”

419. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi preocupación por las posibles consecuencias que podría generar la instalación de nuevos pórticos de cobro electrónico en el comportamiento del tránsito vehicular de San Antonio y sus alrededores.

La implementación de tarifas en una vía utilizada habitualmente por residentes podría incentivar a numerosos conductores a buscar rutas alternativas para evitar los cobros, trasladando parte del flujo vehicular hacia calles urbanas, caminos secundarios y vías rurales que no necesariamente cuentan con infraestructura suficiente para absorber un aumento considerable del tránsito.

Esta situación podría generar mayor congestión, tiempos de desplazamiento, contaminación atmosférica y acústica, además de incrementar los riesgos de accidentes y afectar la tranquilidad de los sectores residenciales.

Solicito que el titular incorpore una evaluación de los posibles cambios en los patrones de circulación derivados del sistema de cobro, incluyendo escenarios de desvío de vehículos hacia rutas gratuitas y sus correspondientes consecuencias ambientales y sociales.

También solicito que se consideren medidas preventivas que garanticen la conectividad local sin trasladar los efectos negativos del proyecto a otros sectores de la comuna, especialmente a las comunidades rurales y residenciales cercanas."

420. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es una decisión que afecta a toda la comuna de san antonio y que no ayuda en nada al ciudadano, más que encarecer aún más el costo de vida que ya está demasiado caro"

421. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos de acceso a san antonio"

422. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en quillaycillo , comuna de San Antonio. uso la ruta 78 y acceso sur para poder llevar a mi hermanita al colegio y yo ir a mi trabajo junto con mi mamá

Estos pórticos nos afectan directamente a nosotros los residentes de las localidades periféricas de la zona ya que nos estarían cobrando por movernos en nuestro propio territorio"

423. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en el sector de quillaycillo, comuna de San Antonio .

Hago uso de la ruta 78 y acceso sur para poder movilizarme a diario a mi trabajo

Debo llegar todos los días a San Antonio para poder ir a mi trabajo.

**Nos estarían cobrando por movernos en nuestro propio territorio*

**El costo de la vida aumenta abruptamente con la instalación de pórticos."*

424. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo vivo en san antonio comuna de san antonio, uso esta ruta 78 todos los días para mi trabajo y para mi familia.

Nos cobrarían todos los días para movilizarnos al pasar por acá, dentro de nuestro propio territorio donde vivimos.

No podemos pagar todos los días ya que vivimos acá."

425. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo trabajo en San Antonio por lo que para mí no es conveniente el TAC ya que se me incrementaría el presupuesto mensual.

Creo que lo lógico es que se haga una Caleta para los residentes del sector ya que de lo contrario no es ningún beneficio si no un problema."

426. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estos pórticos causaría un impacto negativo en lo económico para mi familia ya que cupo esta ruta para ir a dejar a mis hijos al colegio y este cobro seria a diario. Mi familia no esta preparado para esto"

427. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Hay un impacto negativo en la capa de ozono por los gases contaminantes generados por el aumento de tránsito de camiones, el daño a las familias de san Antonio por las cargas peligrosas como líquidos inflamables, sustancias explosivas, radiactivas entre otras, que transportan los camiones y las grandes emergencias que ya se han generado en la ciudad, sin contar el daño acuático para las familias aledañas a la carretera, dejen como esta y vayan a hacer sus negocios a otra ciudad."

428. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Viajo toda las semana a malvilla, melipilla, Puangue los Zarate y ya tenemos un tac en la salida de Puangue ida y vuelta, ya está situación pasaría todo límite económico... insoportable"

429. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como habitante de San Antonio, presento mi total rechazo a la instalación de los pórticos de TAG en los accesos de nuestra ciudad. Considero que esta es una de las ciudades más pobres del país a pesar de tener el puerto principal, que en realidad a nuestra comuna no aporta en nada, cada vez se empobrece mas y solo queda como una zona de sacrificio, encuentro completamente ilógico que los sanantoninos quedemos atrapados dentro de nuestra propia ciudad, sin poder salir libremente debido a que a cada rato tengamos que estar pagando un TAG.

Pido formalmente que se evalúe qué va a pasar con las personas que trabajan diario fuera de San Antonio y con los estudiantes que viajan todos los días a Valparaíso, Santiago o Melipilla. Esto les va a afectar el bolsillo de una manera tremenda. Al igual que a las personas enfermas que tienen que salir obligatoriamente de la comuna para atenderse en Valparaíso en el Hospital Carlos van Buren o en otros lugares por falta de especialistas acá.

En San Antonio ya no hay trabajo. Veo cómo todos los días abren locales comerciales y no alcanzan a durar uno o dos meses debido a lo mala que está la situación y a lo alto de los arriendos. Si nos ponen un TAG en cada entrada y salida de San Antonio, no me quiero ni imaginar cómo van a subir las cosas y los productos de todos los proveedores que vienen a entregar mercadería a la zona. Al final, todo va a subir mucho más para el sanantonino común.

Hay mucho desempleo. En mi caso personal, ni siquiera gano el sueldo mínimo y tengo que trabajar de manera informal porque no encuentro trabajo; con suerte llego a los $350.000 mensuales, y así como yo sé que hay muchísimas personas más en la comuna.

Además, al querer evadir este cobro injusto, los autos y el transporte van a empezar a meterse por los pasajes y calles de nuestras poblaciones (como Barros Luco, Avenida Chile, Los Aromos o Providencia), llenando de ruido, tacos y peligro de accidentes las calles donde viven nuestras familias.

Me parece insólito que quieran arruinar más y más a San Antonio para beneficiar el negocio del puerto y los camiones. Con este proyecto, a las únicas personas que les hacen daño es a los sanantoninos que luchamos día a día por salir adelante. Por lo tanto, exijo que se eliminen definitivamente estos pórticos de cobro para nuestra provincia."

430. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como habitante de San Antonio y trabajadora del Hospital Claudio Vicuña, manifiesto mi preocupación por la instalación de pórticos de peaje o TAG en rutas utilizadas para nuestros desplazamientos cotidianos. Cobrar por acceder al trabajo, al hospital, a las playas y a espacios recreativos afectaría la economía familiar y limitaría el acceso de quienes vivimos en la comuna.

Asimismo, el aumento de los costos de traslado podría dificultar la llegada y permanencia de médicos especialistas que viajan desde Santiago, afectando la disponibilidad de atención para nuestra comunidad. Esto ya lo han verbalizado los colegas profesionales que ante la instalación d estos dispositivos está ciudad no es atractiva económicamente.

Solicito también evaluar los posibles impactos sobre las aves y sus hábitats, así como las consecuencias para el bienestar y la salud mental asociadas a mayores barreras económicas para acceder a espacios de recreación. Pueden aumentar considerablemente los suicidios y las depresiones por las personas que no podrán desplazarse sin pagar a estas áreas recreativas, por favor evaluar eso.

Solicito que el estudio considere estos impactos y contemple alternativas de tránsito sin cobro para los desplazamientos locales, resguardando el acceso al hospital, al trabajo y a los espacios naturales de San Antonio."

431. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como habitante de San Antonio y dueña de casa, manifiesto mi preocupación por la instalación de un pórtico de peaje o TAG en el trayecto que utilizo para llevar a mi hijo a su colegio en Cartagena. Con esfuerzo mantengo un automóvil para realizar este traslado, y un cobro diario representaría una carga adicional para nuestro presupuesto familiar.

Este gasto podría dificultar la asistencia regular de mi hijo al colegio y afectar la continuidad de sus estudios. Solicito que se evalúe el impacto sobre las familias que necesitamos desplazarnos entre ambas comunas y que se contemplen alternativas de tránsito sin cobro para los residentes, resguardando el acceso a la educación."

432. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"1. No se evalúan los impactos socioeconómicos sobre medio humano que provocarán la instalación de pórticos con peaje, considerando que parte importante de los habitantes de la comuna debe desplazarse por las rutas afectadas.

2. Se solicita indicar la tarifa considerada para los peajes."

433. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en absoluto desacuerdo, poner TAC en los ingresos de cada comuna de San Antonio es un ultraje, un robo, las distancias son tan cortas, gracias a esta aberrante idea todo en la zona subirá de precio, las personas con menos recursos menos posibilidades tendrán de salir de sus casas, a salud mental debido a esto se deteriorara, es absurdo y poco inteligente."

434. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en El Turco y viaje a diario a Cartagena y San Antonio. Quieren cobrarnos peaje por transitar en nuestro territorio. Siendo que el estado de las carreteras es pésima. Piedras sueltas. Sucio. Lleno de botellas de orina...y tampoco podemos usar caleteras o caminos alternativos ya que están intransitables. No a los pórticos"

435. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El. Proyecto no contempla vía de acceso liberado para ir desde zonas rurales quillaycillo lo abarca lo zarate malvilla a san antonio llolleo , deben considerar ruta alternativa que no encarezca vida de nuestros vecinos y familias del sector . Gracias"

436. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecino de San Antonio, quiero expresar mi rechazo a la instalación de pórticos de peaje en el acceso sur de nuestra comuna. Me preocupa que terminemos pagando por ocupar una vía que forma parte de nuestros recorridos diarios y que necesitamos para ir a trabajar, estudiar, asistir a controles médicos o visitar a nuestras familias.

Para quienes deben pasar todos los días por este acceso, el cobro podría significar un gasto importante a fin de mes. Muchas familias ya tienen dificultades para cubrir sus necesidades, y sumar otro pago por trasladarse afectaría aún más su bolsillo.

También me preocupa lo que podría pasar en nuestros barrios. Si las personas buscan otras calles para evitar el peaje, podría aumentar la congestión, el ruido y el riesgo de accidentes en sectores residenciales. Por eso, considero necesario evaluar cómo estos pórticos afectarían la vida cotidiana de los vecinos y vecinas.

Quiero que se informe claramente dónde se cobraría, qué recorridos quedarían afectados y cuáles serían las alternativas gratuitas. No basta con que exista otro camino si este obliga a dar una vuelta mucho más larga o no tiene las condiciones necesarias para recibir más vehículos.

Por estas razones, solicito que se revise la ubicación de los pórticos y se busquen alternativas que permitan mantener los desplazamientos locales sin cobro. También pido que nuestras observaciones sean consideradas y reciban una respuesta clara y fundamentada.

Estoy de acuerdo con mejorar los accesos y la conectividad de San Antonio, pero esas mejoras deben considerar a quienes vivimos aquí. No me parece justo que tengamos que asumir un nuevo gasto por hacer nuestros recorridos habituales. El desarrollo de nuestra comuna debe mejorar nuestra calidad de vida y tomar en cuenta la realidad de nuestras familias."

437. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en Lo Zarate, comuna de Cartagena. Uso la Ruta 78 y el acceso sur para llevar a mis hijos al colegio e ir a trabajar

1. Nos cobrarían por movernos dentro de nuestro propio territorio"

438. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la incorporación de nuevos pórticos de telepeaje en los accesos a la comuna de San Antonio, debido a las consecuencias económicas y sociales que esta medida podría generar para sus habitantes.

San Antonio enfrenta una realidad económica compleja, en la que numerosas familias deben administrar sus ingresos para cubrir necesidades básicas, transporte, vivienda, educación y salud. En este contexto, incorporar nuevos cobros asociados a la movilidad representa un riesgo de profundizar las dificultades económicas de la población, especialmente de quienes deben desplazarse de manera frecuente por motivos laborales, educacionales, familiares o de acceso a servicios esenciales.

La conectividad vial de San Antonio no constituye un servicio accesorio, sino una necesidad fundamental para el desarrollo de la vida cotidiana y el funcionamiento de la comuna. Por ello, considero injusto que las personas que residen en el territorio deban asumir una carga económica adicional por utilizar las vías de acceso que necesitan para realizar sus actividades habituales. Esta preocupación adquiere especial relevancia para los trabajadores, las familias de menores ingresos, los estudiantes y quienes dependen de desplazamientos frecuentes para cumplir con sus responsabilidades.

Asimismo, cualquier evaluación de esta iniciativa debe considerar la realidad territorial y socioeconómica de San Antonio, evitando analizar sus beneficios exclusivamente desde la perspectiva de la capacidad vial, la eficiencia del transporte o la actividad portuaria. El desarrollo de infraestructura debe traducirse en mejoras efectivas para la comunidad y no convertirse en un factor que incremente el costo de vivir, trabajar y desplazarse en la comuna.

Por lo anterior, solicito que, en el marco de la evaluación ambiental del proyecto, se analicen de manera específica, transparente y debidamente fundamentada los efectos económicos y sociales asociados a la instalación y operación de los nuevos pórticos de peaje, considerando su impacto acumulativo sobre los gastos de transporte de los hogares y las personas que deben ingresar o salir regularmente de San Antonio.

Solicito, además, que se evalúen alternativas que permitan alcanzar los objetivos de mejoramiento vial sin imponer nuevos cobros a los residentes de la comuna, así como mecanismos concretos de exención, tarifas diferenciadas u otras medidas de protección para los habitantes y usuarios frecuentes, en caso de mantenerse esta modalidad de cobro.

Finalmente, solicito que estas observaciones sean debidamente consideradas y respondidas durante el proceso de evaluación, pues el progreso de San Antonio debe ser compatible con el bienestar de sus habitantes. La modernización de la infraestructura no puede desentenderse de la realidad económica local ni trasladar injustificadamente sus costos a una comunidad que necesita mejores condiciones de conectividad, oportunidades y calidad de vida.

Por estas razones, manifiesto mi oposición a la instalación de nuevos pórticos de telepeaje en los accesos a San Antonio mientras no se demuestre que su implementación resulta social y

económicamente compatible con las necesidades de la población y que existen medidas efectivas para evitar un perjuicio económico desproporcionado para sus habitantes."

439. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al tag ya es mucho"

440. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me preocupa y rechazo que se sigan incorporando nuevos costos y dificultades para desplazarse dentro y fuera de San Antonio, sin que exista una compensación real y proporcional en desarrollo, infraestructura y calidad de vida para la comunidad.

San Antonio alberga uno de los puertos más importantes del país y contribuye significativamente a la economía nacional. Sin embargo, sus habitantes seguimos esperando que esa importancia se refleje en mejores oportunidades, educación superior, servicios, infraestructura urbana y espacios de desarrollo para nuestra comuna.

Es preocupante que una ciudad tan relevante para la economía de Chile todavía tenga carencias en servicios, comercio, cultura y entretención. La falta de alternativas que en otras ciudades son parte de la vida cotidiana, como una mayor variedad de universidades para que nuestros hijos no deban salir de la comuna, tiendas, salas de cine y espacios de recreación, demuestra que aún existe una brecha importante en el desarrollo local.

San Antonio no puede seguir siendo vista únicamente como una zona de sacrificio al servicio de la actividad portuaria y del transporte de carga. No basta con que por nuestra comuna transite una parte importante del comercio del país, también es necesario que ese desarrollo genere beneficios concretos para quienes vivimos y trabajamos aquí, y que enfrentamos diariamente las consecuencias de esta actividad.

La eventual instalación de pórticos de TAG debe analizarse considerando no solo la conectividad y los ingresos que pueda generar, sino también su impacto económico en las familias, los trabajadores y las personas que necesitan desplazarse habitualmente por motivos laborales, de salud, educación u otras necesidades básicas. Incorporar nuevos cobros sin considerar la realidad económica de la población puede aumentar las desigualdades y encarecer aún más la vida en una comuna que todavía necesita importantes avances en desarrollo urbano y servicios.

Por lo anterior, solicito que esta iniciativa sea evaluada con criterios de equidad territorial y justicia para los habitantes de San Antonio. Es fundamental transparentar sus beneficios, costos e impactos, escuchar la opinión de la ciudadanía y considerar alternativas que eviten trasladar nuevas cargas económicas a la comunidad. También sería importante evaluar exenciones o tarifas diferenciadas para residentes y usuarios frecuentes, cuando corresponda.

San Antonio no puede seguir aportando al desarrollo del país mientras sus propios habitantes sienten que ese progreso no llega a sus barrios ni mejora suficientemente su calidad de vida. *Antes de imponer nuevas cargas a la ciudadanía, es necesario garantizar que el desarrollo portuario también se traduzca en oportunidades, servicios y bienestar para la comuna.*

Solicito que esta observación sea considerada formalmente y que las autoridades competentes entreguen respuestas claras y concretas sobre los efectos que esta iniciativa tendrá para quienes vivimos en San Antonio."

441. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro de peaje contemplados en el proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio.

Considero que esta medida perjudica directamente a los habitantes de San Antonio y sus alrededores, quienes necesitan desplazarse diariamente por motivos de trabajo, salud, educación y otras necesidades básicas.

La instalación de estos pórticos dentro del entorno urbano podría generar un gasto adicional permanente para las familias, afectar la conectividad de los barrios y aumentar el tránsito por vías alternativas, con posibles consecuencias para la seguridad vial, la contaminación acústica y la calidad de vida de los vecinos.

Solicito que se evalúen adecuadamente los impactos sociales, económicos, territoriales y ambientales de esta medida, y que se considere eliminar los cobros en los accesos que afectan los desplazamientos internos de los habitantes de la comuna.

En caso de mantenerse el proyecto, solicito que se contemple una exención tarifaria permanente para los residentes de San Antonio y que se garanticen alternativas viales gratuitas, continuas y seguras.

Por lo anterior, solicito que estas observaciones sean consideradas formalmente en la evaluación ambiental del proyecto y que no se apruebe ambientalmente sin una evaluación adecuada de los impactos señalados y de las medidas necesarias para proteger a la comunidad."

442. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con que pongan pórticos, es un gasto adicional para mi día a día siendo que san antonio no es una ciudad pudiente por decirlo de alguna manera, no hay sobre población como para que cobren de mas, las personas todos los días pasan por esa ruta a sus trabajos que ya de por si son costoso por lo lejos que están. Sean conscientes, sin tener en consideración que la bencina sube día a día y como comente san antonio no son ciudadanos pudientes."

443. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto de TAG para San Antonio es un paso hacia atrás en el desarrollo y bienestar de la comunidad.

Hay habitantes que deben circular en su vehículo todos los días para llegar a su trabajo, ya sea en el Barrio Industrial, Malvilla, Cartagena, el Litoral o Santiago, significando un aumento del costo de vida significativo.

A esto debe sumarme que por ahorrarse el paso de los pórticos, muchas personas preferirán vías interiores de la ciudad, aumentando la ya alta congestión en calles como Barros Luco o Independencia.

No menos importante es mencionar es que no hay ninguna obra enfocada a reducir la dependencia al auto particular: el transporte público es ineficiente, no existen ciclovías y no existe ningún interés en desarrollar una ciudad caminable.

Una buena idea sería que los residentes de San Antonio y comunas aledañas, estén exentos del pago de cualquier pórtico. No una rebaja, sino que sea gratuito. Los vecinos de la comuna ya debemos lidiar con vehículos pesados que deterioran nuestra calidad de vida y nuestra querida comuna, que

prácticamente no tenemos playas. Entendemos que el país debe crecer y ser competitivo, y que tristemente algunos debemos convertirnos en zonas de sacrificio, pero por favor, no sigan mermando aún más nuestras calidad de vida."

444. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La observación que tengo con respecto a este proyecto de privados es que su individualismo es tal, que buscan obtener utilidades a costa de toda una ciudad costera en donde para movilizarse desde distintos lugares rulares hacia el centro comercia del litoral central (san antonio y llo-lleo) es obligación tomar esta ruta en cuestión ya que todos los caminos internos están en malas condiciones y lo tedioso que es ir por ejemplo desde el turco hacia llo-lleo sin tomar la carretera en cuestión."

445. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con cobro de peaje para la gente de San Antonio. La carretera tiene más de 20 años con cero inversión qué contribuya a quienes vivimos frente q carretera, además impacta en el bolsillo de quienes trabajan en el sector industrial."

446. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece inaceptable, aparte de crear un peligro medioambiental, se le está cargando a gente que por trabajo pasa todos los días por ahí, la mayoría de esa gente ya de por si ganan una miseria y quieren cobrarles más todavía"

447. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito al Ministerio de Obras Públicas considerar la preocupación de los habitantes de la Provincia de San Antonio respecto de los cobros asociados a los peajes y pórticos de la Ruta 78. Solicito que se evalúe el impacto que estos cobros generan en los residentes, trabajadores, familias y actividades económicas de nuestra provincia, y que se informe sobre las medidas que contempla el MOP respecto de esta situación. Como habitante de la Provincia de San Antonio, solicito que nuestra opinión sea considerada dentro de los antecedentes y decisiones relacionadas con la Ruta 78."

448. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al tag en san Antonio. San Antonio es una comuna pequeña, son pocas las vías principales para transitar y se colapsa con pocos vehículos circulando, cuando llega el día viernes, sábado y domingo es un caos con los camiones, todo debido a que las vías para circular son pocas y aún así quieren poner Tag?, digo no al tag

No al tag"

449. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No deberían colocar esos TAG porque esos caminos están aún dentro de la ciudad y cercanías de esta, además no hay vías alternativas cercanas y producirá una congestión vehicular mayor al interior de la ciudad. También comentar que muchas personas viajan a diario por esos caminos de manera

obligatoria debido a sus trabajos y colegios, entonces un TAG a diario significaría derechamente un abuso."

450. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en la comuna de San Antonio y ocupó la ruta 78 y accesos a la cuidad para trabajar y por motivos familiares, solicito no instalar pórticos de Tag, con cobros por transitar por una vía que ya existe y que usamos diariamente los habitantes de San Antonio y alrededores."

451. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto de expansión vial de la ruta 78 es un peligro para la población san antonina, tanto las personas, empresas y pymes se verán afectadas en su calidad de vida por el ruido, calidad del aire, afectación al paisaje y al bolsillo de la comunidad.

La implementación de peajes en vías ya existentes es completamente arbitraria, considerando que llevan aproximadamente 13 años o más sin estos sistemas de cobro. Las consecuencias son demasiadas: aumento del costo de comida y necesidades básicas traídas desde afuera de San Antonio, aumento del gasto de transporte de las personas que viven cerca de San Antonio (por ejemplo: Lo Zarate o las Cruces,etc.) y de los jóvenes que están obligados a estudiar una carrera profesional fuera de San Antonio, que son todos, porque la comuna no cuenta con Universidades, solo centros profesionales técnicos.

Además hay que considerar que dentro de la ciudad de San Antonio las calles no dan a basto para recibir a la cantidad de vehículos que ingresan, desgastando las calles cada vez que pasan. ¿Cómo planean que se reciban los vehículos que se esperan luego de la ampliación?

San Antonio es a día de hoy una zona de sacrificio donde la salud física y mental de sus habitantes está en riesgo, con crisis de trabajo, escolaridad, vivienda, acceso a la educación superior y salud digna, está medida solo agrava el sentimiento intrínseco de abandono que tiene San Antonio en su espíritu, que viene acarreando desde hace años por los proyectos meramente económicos, pero nunca comunitarios."

452. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, en mi calidad de vecina y residente de la comuna de San Antonio, vengo a presentar formalmente mi rechazo y observaciones respecto a la propuesta de instalación de pórticos de peaje y/o sistema TAG en los accesos y vías de nuestra comuna, fundado en los siguientes argumentos de carácter social, económico e infraestructura:

1. Impacto directo en el costo de vida y desplazamiento laboral rural

Gran parte de los habitantes de San Antonio trabajamos fuera del radio urbano central o en zonas rurales vecinas, como el sector de Leyda. La imposición de un cobro por transitar por vías que utilizamos diariamente para ir y volver de nuestros lugares de trabajo representa un gravamen directo sobre nuestros ingresos familiares. Los sueldos locales no aumentan en proporción al costo de vida, por lo que cobrar peaje a los propios vecinos por desplazarse dentro de su territorio comunal o hacia sus fuentes laborales atenta gravemente contra la economía del hogar y el bienestar familiar.

2. Desproporción en el deterioro de la infraestructura vial y responsabilidad del transporte de carga

Las carreteras de acceso y conexión con San Antonio, en especial la Ruta 78 y sus ramales, sufren un desgaste acelerado debido principalmente al alto flujo de transporte de carga pesada que conecta con el Puerto de San Antonio. Los camiones y la logística portuaria representan el verdadero impacto sobre la carpeta asfáltica. No corresponde que la ciudadanía local asuma financieramente la mantención o concesión de carreteras cuyo desgaste es generado por el tránsito industrial. La estructura de cobros y financiamiento vial debe dirigirse a las operaciones de carga y grandes empresas logísticas, y no traspasarse a los vehículos particulares de la comunidad.

3. Desigualdad de ingresos y brecha socioeconómica local

No toda la población de San Antonio trabaja en la actividad portuaria ni percibe los sueldos asociados a dicho sector. Imponer una tarifa estandarizada de TAG encarece la vida de toda la comuna por igual, afectando severamente a trabajadores del sector rural, servicios y comercio, cuyos ingresos son acotados. Esta medida genera una segregación económica innecesaria dentro de nuestro propio territorio.

4. Contribución local y derecho al libre tránsito

Como residentes, pagamos nuestros impuestos, contribuciones, permisos de circulación y derechos municipales en San Antonio. Resulta inaceptable que se condicione o gravare la entrada y salida de nuestra propia ciudad o el desplazamiento hacia nuestras viviendas y zonas de trabajo rurales. Los beneficios del desarrollo logístico e industrial no pueden traducirse en un perjuicio económico directo para los habitantes permanentes.

5. Falta de retribución en la calidad de la infraestructura

Las mejoras viales históricas en los accesos a la comuna no han estado acordes al volumen de carga que soportan diariamente. Implementar un cobro sin haber resuelto previamente los problemas estructurales y de seguridad generados por el alto flujo de camiones constituye una medida desproporcionada hacia la ciudadanía.

Conclusión y Solicitud:

Por los fundamentos expuestos, solicito formalmente que se ***reconsidere la instalación de pórticos de cobro para vehículos particulares de residentes de San Antonio****, o en su defecto, se establezcan* ***exenciones absolutas y liberaciones de cobro para el tránsito local y laboral de la comuna****, tarificando exclusivamente al transporte de carga pesada e industrial vinculado a las operaciones portuarias y logísticas."*

453. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Además del impacto ambiental y polución, debemos agregar la saturación del tráfico de las calles centenario Balmaceda pedro Montt, lauro barros, subida Palmieri rotonda miguel Ortúzar, que se ocasionara por hacerle el quite a los pórticos, que se instalarán, Además la contaminación acústica y polución de partículas contaminantes, accidentes que ocurren a diario en el nuevo acceso y otros, no creo que se deba realizar este proyecto, además del castigo que sería para los habitantes de la comuna, y porque Valparaíso no tiene pórticos para entrar a su comuna, ni viña del mar, sospechosa la cosa, o será como para sabotear el proyecto del puerto exterior, como sanantonino me opongo terminantemente a este proyecto, en las condiciones que se presentan, hay que buscar alternativas que solucionen o ayuden al ciudadano común, y alivian la carga impositiva, de su diario vivir"

454. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Seremos una vez afectados por ruidos molestos, contaminación, mínimo deberían cambiarnos puertas y ventanas termo panel, para aislar ruido y polvo en suspensión, cada vez la cantidad de camiones es impresionante, sus paneles de ruido no sirven, pero como lo único que interesa es sacar nuevos pórticos de peaje, si dejan solo 1 de ellos, la empresa pedirá un contrato eterno, y se llenan los bolsillos, con nuestra desgracia. Poco se saca, con hacer presente, nuestra molestia. Espero que mis vecinos reclamen lo que está ya cocinado por ustedes."

455. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es muy malo para nuestra ciudad ,el alza de las bencina, insumos básicos, canasta familiar y ahora quieren poner pórticos ya es mucho abuso de parte de este gobierno nefasto hay que hacer algo con todo esto"

456. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo. Tendría que pagar peaje a diario, ya que es mi trayecto a mi trabajo. No estoy en condiciones de asumir un nuevo gasto."

457. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes, me presento, [información personal oculta] vivo en aguas buenas y trabajo en transporte en donde este proyecto que se quiere llevar a cabo nos afecta no solo a mi, si no a cientos de persona que no solamente son por transportistas si no que gente que vive en la zona, y siento que esto es una sinvergüenzura y robo hacia las personas que somos de San Antonio y alrededores, es una burla, ya que se llenan de bolsillo con el esfuerzo de otro, ni calles decente tenemos siendo el puerto número uno del país, deberíamos ser una ciudad respetada y cuidada ya que no sólo se favorece la comuna de San Antonio con su turismo, si no también el país a ser un centro turístico y ser unos de los puertos más grande del mundo, es una falta de respeto del gobierno qué no le tomen el peso a lo que es san Antonio y toda su gente, y con eso es otro robo y burla a nuestra gente, se quieren llenar los bolsillo de dinero y ni siquiera calles o carreteras decente tiene nuestra comuna y alrededores, esto es una sinvergüenzura."

458. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo soy nacida y criada en San Antonio, viajo a Santiago por trabajo y los fin de semana, viajo a San Antonio a ver a mis familiares, adulto mayor, que necesitan de mi persona. Ya los viajes ha subido el costo y colocar más pórticos encarece mucho más.

La gente de san antonio sale de allá, por qué es una localidad donde los trabajos son los mínimos y es necesario salir a trabajar. Sin embargo, lo que se gana afuera debe ser pagado en los tag?.

Debe ser reevaluado este proyecto, ya que se debe mejorar la calidad de vida de las personas de la localidad, no empeorar. Y cualquier aumento en el costo de vida, no ayuda en nada."

459. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Señalo que la instalación de pórticos entre Aguas Buenas y Barrancas restringe y encarece la movilidad interna de todos los residentes, afectando actividades cotidianas como ir a trabajar, estudiar

o asistir a centros de salud dentro de la misma comuna. El cobro del TAG golpea directamente nuestro presupuesto familiar y de todos los habitantes de San Antonio, quienes se verán obligados a contratar un dispositivo TAG (con sus costos de arriendo o mantención asociados) para poder desplazarse por accesos que hoy son libres."

460. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Dado que la ampliación de la Ruta 78 quedara a 8 metros del sector Villa El Estoril, mis observaciones son las siguientes:

Contaminación acústica excesiva (más cuando hay accidentes en el acceso al puerto y los bocinazos suenan hasta 7 horas o hasta que solucionan el accidente), polución, vibración constante y volcamientos frecuentes de camiones que exceden los limites de velocidad con cargas químicas nocivas para la salud.

Como solución observo lo siguiente:

- *Muros de contención de 4 metros más paneles acústicos arriba de esas muros, de 3 metros de alto para mitigar la contaminación acústica de los terceros pisos.*
- *Cambio de ventanas en todos los departamentos por ventanas reforzadas aislante de ruido.*
- *Revestimiento de los block con materiales anti acústicos y antipolíticos.*
- *Instalación de áreas verdes para mitigar la polución.*
- *Medidores de ruidos en 3 sectores de la villa Estoril y una plataforma web para que como comunidad podamos informar quincenal o mensualmente los decibeles que nos afectan.*
- *Me opongo férreamente a la caza de animales como una de las medidas propuesta por la constructora.*

Esta observación contiene un Anexo:



"

461. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Un horror poner portales en el movimiento que se hace dentro de la misma comuna, incluso para ir a realizar trámites simples como ir por la revisión técnica se deberá pasar por los pórticos, bastante ya se obtiene con los pórticos actuales hacia Stgo, al menos si se pretende instalar algo, que sea una mejora vial notable, por el exterior de la ciudad o zona urbana, esperando que sea una mejora real al flujo vehicular."

462. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo a la instalación de pórticos de telepeaje que impliquen el cobro a habitantes de la comuna de San Antonio por sus desplazamientos cotidianos dentro de su propio territorio o para entrar y salir de sus hogares.

Para quienes vivimos en San Antonio, utilizar estas vías no corresponde únicamente a viajes ocasionales o de larga distancia. Son trayectos necesarios para ir a trabajar, estudiar, realizar compras, acceder a servicios de salud, efectuar trámites, visitar familiares y desarrollar actividades básicas de la vida diaria. Por ello, la instalación de nuevos puntos de cobro en los accesos a la comuna puede significar una carga económica permanente para sus habitantes.

Me preocupa especialmente que una persona residente de San Antonio pueda verse obligada a pagar telepeaje simplemente por entrar o salir de la comuna para realizar actividades cotidianas. Dependiendo de la frecuencia de los desplazamientos, estos cobros pueden acumularse y transformarse en un gasto mensual relevante para los hogares, afectando con mayor intensidad a trabajadores, estudiantes, personas mayores y familias que deben trasladarse diariamente.

Además, solicito que se evalúe especialmente la situación de los sectores residenciales cercanos a la Ruta 78 y sus accesos, cuyos habitantes dependen de esta infraestructura vial para su movilidad cotidiana y pueden no contar con alternativas razonables, seguras y equivalentes que permitan evitar los pórticos.

Por estas razones, solicito que la evaluación ambiental del proyecto considere de manera expresa los impactos territoriales, sociales y económicos que la instalación y ubicación de los pórticos de telepeaje puede generar sobre la población residente de San Antonio.

Solicito asimismo que se estudien e incorporen medidas que eviten que los habitantes de la comuna deban pagar por sus desplazamientos cotidianos, tales como exenciones, gratuidad para residentes, sistemas diferenciados u otras soluciones que aseguren que entrar o salir de San Antonio para trabajar, estudiar, comprar, atenderse en salud o realizar actividades esenciales no se transforme en un nuevo costo permanente para quienes vivimos aquí.

El desarrollo de infraestructura vial no debiera traducirse en una barrera económica para la movilidad cotidiana de la comunidad local. Solicito que esta preocupación quede formalmente considerada y respondida dentro del proceso de evaluación del proyecto."

463. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"Quiero manifestar mi **OPOSICIÓN** y observación ciudadana al proyecto principalmente por la instalación de pórticos TAG. Me parece totalmente desproporcionado instalar estas infraestructuras de cobro en una ciudad con considerables índices de vulnerabilidad y precariedad laboral.*

De acuerdo con los indicadores históricos regionales de la Encuesta Nacional de Empleo (ENE) del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), la provincia de San Antonio evidencia de forma persistente tasas de desocupación y ocupación informal considerablemente superiores al promedio nacional. *Imponer peajes urbanos castiga directamente a los trabajadores por cuenta propia, comerciantes locales, fleteros y transportistas informales, sobre todo a quienes trabajan en las ferias libres que es una gran cantidad de población femenina sin oportunidades laborales formales y personas mayores con bajas pensiones.*

Solicito que se considere la realidad económica histórica de la comuna ya que con las ***recientes alzas a los combustibles*** *y por consiguiente, el alza de la canasta básica,* ***se ha deteriorado el presupuesto de las familias****, ya que* ***según él IPC la inflación registró un incremento mensual del 0,4 % en septiembre, lo que evidencia que la tendencia va al alza del costo de la vida*** *y no queremos más situaciones que desmejoren los ingresos de las personas, esto considerando que* ***instancias de mediciones de la calidad de vida como el ICVU han arrojado que el índice de calidad de vida urbana se ha mantenido bajo por 10 años ¿Queremos bajar más este índice?*** *¿Queremos que la gente baje su calidad de vida? No. Por tanto, pido se reconsidere este proyecto, sino San Antonio nunca saldrá de las sombras de otras ciudades y seguiremos teniendo fuga de sanantoninos, comercio informal desmedido, inseguridad y miseria."*

464. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es de carácter urgente el rechazo de este proyecto

Porque se verán afectados muchos ciudadanos los cuales hacen trayectos muy cortos así como ida y vuelta a dejar a sus hijos al colegio, trabajadores que solo van de ida y vuelta al trabajo y gente que vive en zonas rurales cercanas que simplemente hacen el tramo solo para comprar un poco de mercadería. Es un proyecto que al estar tan cerca de comunas rurales y una más "principal" lo único que conllevará será un problema al bolsillo de los pobladores y un conflicto muy grande entre los pobladores y la empresa que presenta este proyecto."

465. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la implementación de nuevos TAG, especialmente aquellos que se pretenden cobrar dentro de la ciudad. Esto significaría un gasto adicional para las familias y, en particular, para quienes deben movilizarse diariamente por motivos laborales, de estudio o por necesidades básicas. Desplazarse dentro de la propia ciudad no debería convertirse en un costo más que afecte el bolsillo de las personas. Solicito que se reconsidere esta medida y se priorice el bienestar y la economía de los ciudadanos."

466. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que el cobro de TAG en la entrada y salida de San Antonio es excesivo y no debería aplicarse ya que el tramo es utilizado por personas que no salen de la zona."

467. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"VOTO POR NO PÓRTICOS EN SAN ANTONIO"

468. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No deseamos más pórticos"

469. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los Tag"

470. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los nuevos pórticos"

471. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Reclamo como persona que usa a diario la Ruta 78 para trámites de educación, salud, laborales, culturales, comerciales.

Reclamo por la Nueva Fase 1 en evaluación del acceso Sur a San Antonio.

En la primera concesión. estos pórticos no existían y hoy quieren habilitar 6 nuevos pórticos con impacto para los trabajadores y estudiantes de en Leyda, Malvilla, Aguas Buenas, Navidad, San Pedro, Santo Domingo, El Turco Los Lunes, Lo Zarate, Lo Abarca, Cartagena, Barrancas y Reuss.

Todos estos trabajadores y estudiantes pertenecen a zonas rurales con caminos precario y no habilitados.

La concesionaria debe construir una vía lateral antes de activar los pórticos o habilitar vías alternativas para los residentes."

472. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en desacuerdo con los pórticos TAG ya que es un tramo ocupado de forma diaria por mi persona y esto llevaría a un incremento para el costo de la vida ya que ayuda a descongestionar el tráfico cuando ocurre un accidente en el centro de la ciudad, los camioneros deberían tener un pórtico especial para ellos ya que son los únicos responsables de romper y generar tacos en las calles."

473. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Según los siguientes acontecimientos y dado que el proyecto ruta 78 fase 1 acceso sur a San Antonio, es que por este intermedio expreso mi malestar por la futura puesta de pórticos de tag.

Esto infringe en la ciudadanía sanantonina, una pérdida económica considerable por el solo hecho de vivir en nuestra comuna.

Es por ello que vuelvo a ratificar mi malestar y descontento con la futura puesta en marcha de estos pórticos de cobros por vía Tag."

474. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Declaró no estar de acuerdo con los pórticos en la zona de San Antonio ya que para las familias sería un costo mayor y que transitamos las vías de accesos cotidianamente, como ir a dejar sus hijos a los colegios, a los trabajadores etc.

Espero que no se concrete y se haga una revocación a los pórticos"

475. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Rechazo al proyecto por su impacto económico y social en las comunidades cercanas***

Considero de carácter urgente y necesario manifestar mi rechazo a este proyecto, debido a las consecuencias negativas que su implementación podría generar para numerosos ciudadanos, especialmente para quienes residen en sectores rurales y comunas cercanas. Es importante considerar que una gran cantidad de personas realiza diariamente trayectos cortos por motivos esenciales, como trasladar a sus hijos a establecimientos educacionales, asistir a sus lugares de trabajo o desplazarse hacia comunas cercanas para adquirir alimentos, mercadería y otros productos de primera necesidad. La implementación del proyecto significaría una carga económica adicional para familias que dependen de estos desplazamientos cotidianos, afectando directamente su presupuesto y calidad de vida.

Asimismo, debido a la cercanía entre las localidades rurales y las comunas que concentran los principales servicios, este proyecto podría generar un importante conflicto social entre los habitantes afectados y la empresa responsable de su ejecución.

***Por lo anteriormente expuesto, solicito que se reevalúe este proyecto, considerando especialmente su impacto económico y social en las comunidades involucradas, y que se priorice el bienestar de los habitantes por sobre los intereses económicos de la empresa**."*

476. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo el proyecto de TAG sur ruta 78, etapa 1, ya que podría generar aislamiento en nuestra comuna y un aumento en los gastos de traslado de las familias. Muchas personas dependemos de estas vías de acceso para trabajar y realizar nuestras actividades diarias. Es fundamental considerar el impacto en la calidad de vida y economía de los vecinos."

477. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los nuevos pórticos que quieren instalar debieran ubicarlos a la entrada del mega puerto, los empresarios camioneros ganan por cada vuelta que sus camiones dan, y son ellos quienes desgastan nuestros caminos. En cambio, nosotros utilizamos nuestros caminos para ir a trabajar por un sueldo fijo mensual y cada vez que pasemos por uno de esos pórticos nuestros sueldos irán en desmadro. Ojalá consideren que los afectados somos más que aquellos que lucran utilizando los caminos de todos."

478. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estamos en contra de éste proyecto ya que significa una limitación para las personas de bajos recursos, sobre todo para los pobladores que viven Cerano a donde quieren instalarlo. Mi pareja trabaja en Malvilla y debe desembolsar dinero en bencina ya que obviamente siempre suben el valor de ésta y además tener que pagar por salir de San Antonio hacia Malvilla será un gasto irrecuperable sin contar que sigue siendo la misma carretera donde se llena de camiones que no respetan límites de velocidad ni pista lenta para ellos, lo que causa tacos y además deben los usuarios naturales tener que además pagar por un servicio que no tendrá nada nuevo. Esto limita a las personas de bajos recursos, además de ser una ciudad puerto que no recibe ingresos ni mejoras en sus calles ya que todo se va para fuera. Todos los ciudadanos lo saben!"

479. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el marco del proceso de Participación Ciudadana del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", solicito al titular aclarar y complementar los antecedentes técnicos que permitan evaluar adecuadamente los efectos del proyecto sobre la movilidad, conectividad, seguridad vial, medio ambiente y calidad de vida de los habitantes de San Antonio y las comunas de la provincia.

En particular, se solicita información respecto de las siguientes materias:

1. Ubicación de pórticos de peaje y afectación a residentes

Se solicita justificar técnicamente la ubicación de los pórticos proyectados en los sectores Reuss y Barrancas, identificando qué desplazamientos locales, intercomunales, interurbanos y portuarios quedarían sujetos a cobro.

Asimismo, se solicita evaluar la alternativa de relocalizar los pórticos hacia los accesos directos al recinto portuario, con el propósito de analizar la posibilidad de diferenciar el tránsito asociado a la actividad portuaria de los desplazamientos cotidianos de los residentes.

Se requiere presentar un análisis comparativo de ambas alternativas, incluyendo efectos económicos, congestión, seguridad vial y accesibilidad.

2. Justificación de la ampliación vial

El EIA señala una capacidad referencial de 2.200 vehículos equivalentes por hora por pista, mientras que las proyecciones indican demandas de 900 vehículos para 2045 y 1.300 para 2060.

Se solicita aclarar los fundamentos técnicos que justifican la incorporación de terceras pistas, presentando los estudios de capacidad, demanda, niveles de servicio y escenarios de congestión que respaldan esta decisión.

3. Impactos sobre la movilidad urbana y provincial

Se solicita identificar y evaluar los efectos del proyecto sobre los desplazamientos cotidianos de los habitantes de San Antonio y las comunas de la provincia.

En particular, se requiere analizar posibles modificaciones de rutas habituales, aumento de tiempos de viaje, costos de traslado y eventual desplazamiento del tránsito hacia calles urbanas para evitar los pórticos de cobro.

4. Evaluación integral de ambas fases del proyecto

Considerando que la concesión Ruta 78 se encuentra dividida en dos fases sometidas a evaluación ambiental diferenciada, se solicita aclarar cómo se consideran los efectos acumulativos y sinérgicos de ambas intervenciones.

Especialmente, se requiere conocer la evaluación conjunta de sus efectos sobre el tránsito, la conectividad urbana, el transporte de carga y las comunidades involucradas.

5. Protección de humedales y recursos hídricos

Se solicita presentar los antecedentes técnicos que permitan descartar afectaciones significativas al Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo "Ojos de Mar" y otros ecosistemas vinculados al área de influencia.

Asimismo, se requiere aclarar los posibles efectos de las excavaciones, bombeo de aguas subterráneas y modificaciones del sistema de drenaje sobre los niveles freáticos, los flujos hídricos y la estabilidad de terrenos cercanos.

6. Seguridad vial y riesgos operacionales

Se solicita informar las medidas contempladas para garantizar la seguridad vial durante las fases de construcción y operación, particularmente en los sectores de trincheras, enlaces y accesos urbanos.

Se requiere conocer los planes de contingencia frente a inundaciones, fallas de bombeo, accidentes de vehículos de carga y cierres temporales de la infraestructura.

7. Expropiaciones y afectación territorial

Se solicita disponer de antecedentes detallados respecto de los predios afectados por expropiaciones, la modificación de accesos existentes y las medidas previstas para mantener la conectividad de viviendas, establecimientos y actividades económicas.

Solicitud final

Se solicita que las respuestas del titular sean específicas, técnicamente fundamentadas y respaldadas mediante estudios, planos, modelaciones y antecedentes verificables.

Asimismo, se solicita que se identifiquen las medidas destinadas a prevenir, mitigar o compensar los efectos negativos que pudieran generarse sobre los residentes y usuarios de la infraestructura vial.

El objetivo de estas observaciones es contribuir a una evaluación ambiental integral, transparente y debidamente fundamentada, que considere tanto las necesidades de desarrollo portuario como la movilidad cotidiana, seguridad y calidad de vida de la población de San Antonio y de las comunas de la provincia."

480. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Para los que trabajamos en barrio industrial será un impacto monetario muy significativo el trasladarnos diariamente a nuestros trabajos, por lo cual se nos irá gran parte de nuestro sueldo costeando los tag"

481. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra de los pórticos de peaje en San Antonio"

482. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra de la instalación de los pórticos para cobrar peaje, dentro de la comuna de San Antonio, correspondiente a la Ruta 78"

483. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimadas y estimados señoras y señores, leyendo las primeras paginas del proyecto parece un proyecto dedicado al bienestar de la ciudad de San Antonio, cosa bastante difícil de creer copio y pego textual del archivo pdf disponible públicamente:

En específico, el Proyecto se diseña para:

- *Proporcionar conectividad y sustentabilidad al desarrollo social, económico, turístico y productivo;*
- *Proporcionar una infraestructura que potencie y fomente el acceso al Puerto de San Antonio;*
- *Optimizar los tiempos de viaje y accesibilidad a la ciudad de San Antonio y sus alrededores, así como reducir los factores de riesgos actuales;*
- *Satisfacer los requerimientos y necesidades de los distintos usuarios asociados al proyecto;*
- *Proporcionar una nueva infraestructura vial que soporte el flujo vehicular esperado;*
- *Generar empleos relacionados con la construcción y operación de las nuevas vías.*

Al seguir leyendo el proyecto comienzan a aparecer cosas que me hacen ruido como habitante de la ciudad comenzando con los pórticos de peaje dentro de la misma ciudad y para entrar a la ciudad, esto significa un encarecimiento del costo de vida en una ciudad históricamente golpeada por altos niveles de desempleo. Incluso hay un reportaje que habla de San Antonio como una ciudad fallida. El costo humano del proyecto es demasiado alto, se habla de mejoras de carreteras y se dice que es bueno para la ciudad, pero finalmente son los ciudadanos quienes absorben el ruido, la contaminación y todas las externalidades del proyecto. La afectación del medio humano no se aborda o se omite.

El proyecto "Ruta 78 - Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" contempla la construcción de una nueva trinchera vial en el sector urbano de Av. Barros Luco. Para ejecutar esta obra, el titular admite la necesidad de realizar excavaciones masivas y el abatimiento (succión y depresión temporal) de las napas de agua subterránea (napa freática).

Sin embargo, el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) omite evaluar de manera sinérgica el impacto hidrogeológico indirecto sobre el Sistema de Lagunas "Ojos de Mar", el cual fue declarado oficialmente como Humedal Urbano protegido bajo la Ley 21.202. Dado que el acuífero de Barros Luco mantiene una conexión hidrológica directa y subterránea con las lagunas y la ribera norte del río Maipo, el abatimiento de las napas en la zona urbana arriesga un descenso crítico en los niveles de agua del humedal, amenazando con su desecación parcial e irreversible.

Al no presentar un modelo hidrogeológico completo que descarte de manera científica la afectación a este ecosistema protegido, el EIA carece de información esencial para su evaluación técnica. Por lo tanto, solicito que el proyecto sea congelado hasta que el titular subsane esta grave omisión y responda de forma individualizada y fundada sobre este impacto indirecto.

También se habla de luminarias en la zona de los ojos de mar, eso corresponde a un estrés difícil de cuantificar sobre las aves y resto de la flora y fauna del humedal urbano.

El proyecto tampoco considera la construcción de botaderos por lo que la ciudad tendrá que asumir los desechos del proyecto.

Es importante el desarrollo, pero ese desarrollo debe ser para las personas y los ecosistemas y no para una empresa que decide que es lo mejor para la ciudad sin tomar en cuenta a los afectados."

484. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La Fundación Soñar Santo Domingo, organización ciudadana independiente y sin fines de lucro, cuyo propósito es contribuir al desarrollo integral y sostenible de Santo Domingo y de la provincia de San Antonio, viene en presentar sus observaciones al Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de la referencia, en el marco del proceso de participación ciudadana previsto en la Ley N.º 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

Lo hacemos desde una convicción que orienta nuestro trabajo: ***el desarrollo de nuestra provincia debe avanzar junto con el bienestar de sus habitantes, respetando sus necesidades, su calidad de vida y sus posibilidades de progreso.***

Reconocemos la importancia estratégica del Puerto de San Antonio para Chile y comprendemos la necesidad de modernizar la infraestructura vial, mejorar los accesos, aumentar la capacidad de las carreteras y facilitar el transporte de mercancías. Estas inversiones pueden contribuir al crecimiento económico, la generación de empleo y la competitividad del país, y representan una oportunidad para nuestra provincia.

Precisamente porque valoramos ese desarrollo, consideramos necesario que sus beneficios se acompañen de medidas que protejan a las comunidades que conviven diariamente con sus efectos.

La infraestructura que sirve al país también debe servir al territorio donde se construye. Y una evaluación responsable debe considerar no solo la eficiencia del transporte, sino también sus consecuencias sobre la vida cotidiana de las personas.

Nuestra principal preocupación se refiere al sistema de tarificación de la Ruta 78 y a la posibilidad de que los costos asociados a la logística portuaria terminen afectando a los habitantes de la provincia de San Antonio, incluidos quienes necesitan utilizar esta carretera para acceder a servicios tan esenciales como la salud, la educación y el trabajo.

Por ello, sometemos a consideración de la autoridad ambiental las siguientes observaciones y propuestas.

1. DESARROLLO VIAL CON BIENESTAR TERRITORIAL

La modernización de la Ruta 78 constituye una oportunidad para mejorar la conectividad y preparar a San Antonio para los desafíos de su desarrollo futuro. Sin embargo, las mejoras de una carretera deben evaluarse también desde la perspectiva de quienes viven en su área de influencia.

Para una persona que realiza un viaje ocasional de larga distancia, el pago de un peaje puede representar un costo puntual. Para una familia que debe desplazarse regularmente para acudir a un centro de salud, llevar a sus hijos a un establecimiento educacional o llegar a su lugar de trabajo, ese mismo cobro puede convertirse en un gasto recurrente que afecta directamente su presupuesto.

Esta diferencia es especialmente relevante para las familias de menores ingresos y para quienes viven en sectores rurales o localidades alejadas de los principales centros urbanos, donde las alternativas de transporte público pueden ser limitadas y el uso del vehículo particular resulta, en muchos casos, difícil de evitar.

La conectividad no es un lujo. Es una condición necesaria para ejercer derechos, acceder a oportunidades y participar plenamente en la vida de una comunidad.

Por ello, solicitamos que la evaluación del proyecto considere expresamente los efectos que el sistema de cobros podría tener sobre los desplazamientos cotidianos de los habitantes de la provincia, especialmente de aquellos que no cuentan con alternativas razonables para acceder a servicios esenciales.

Asimismo, consideramos necesario que se evalúen las consecuencias acumulativas de los cobros cuando una persona debe realizar varios desplazamientos durante la semana o transitar repetidamente por los mismos puntos de peaje.

Una mejora de la infraestructura no debería traducirse en una pérdida de accesibilidad para quienes más dependen de ella.

2. UNA DISTINCIÓN NECESARIA: LOGÍSTICA PORTUARIA Y MOVILIDAD LOCAL

La actividad portuaria y la movilidad de los habitantes comparten una misma infraestructura, pero responden a necesidades distintas.

Por una parte, existe un flujo de transporte vinculado a la actividad exportadora e importadora, a las cadenas logísticas y al movimiento de carga desde y hacia el Puerto de San Antonio. Por otra, existe una población que utiliza la carretera para resolver necesidades ordinarias y esenciales de su vida cotidiana.

Ambos flujos son legítimos, pero no necesariamente deben recibir el mismo tratamiento tarifario, especialmente cuando los cobros pueden generar efectos sociales y económicos muy diferentes.

El crecimiento de la actividad portuaria produce beneficios que trascienden el ámbito local, pero también puede generar mayores exigencias sobre la infraestructura vial. En consecuencia, resulta razonable examinar mecanismos que permitan que una proporción adecuada de los costos asociados a esa demanda logística sea asumida por los flujos y actividades que la generan, en lugar de trasladarse indiscriminadamente a los habitantes.

No proponemos desconocer el costo de construir, mantener y operar una carretera concesionada. Proponemos que ese costo se distribuya de manera razonable, considerando la naturaleza de los desplazamientos, la capacidad de pago de los usuarios y los efectos territoriales del sistema de cobros.

En virtud de lo anterior, solicitamos que el titular, en coordinación con los organismos competentes, estudie alternativas de tarificación que distingan entre el transporte asociado a la logística portuaria y los desplazamientos locales, con especial protección para quienes utilizan la carretera para acceder a servicios básicos.

Entre las alternativas que proponemos evaluar se encuentran:

- ***Tarifas diferenciadas o exenciones para residentes:*** *mecanismos que permitan a los habitantes de la provincia, debidamente registrados, realizar sus desplazamientos habituales sin enfrentar cobros desproporcionados.*
- ***Sistemas de tarifa cero para trayectos locales:*** *cuando las condiciones de la concesión lo permitan, especialmente para recorridos necesarios para acceder a servicios esenciales y que no dispongan de alternativas gratuitas razonables.*
- ***Mecanismos de tarificación asociados al transporte de carga:*** *alternativas que permitan distribuir de manera más directa los costos de infraestructura entre los flujos logísticos vinculados a la actividad portuaria, considerando su viabilidad jurídica, contractual y económica.*
- ***Integración con los mecanismos de financiamiento portuario:*** *estudio de instrumentos que permitan contribuir al financiamiento de las obras complementarias y de las medidas necesarias para proteger la conectividad local, incluyendo, cuando sea legal y técnicamente viable, mecanismos vinculados a la Tarifa Única Portuaria u otros instrumentos pertinentes.*

Estas propuestas no presuponen una única solución ni desconocen las restricciones propias de una concesión. Buscan abrir un espacio de análisis técnico y de diálogo institucional para encontrar una fórmula justa, sostenible y compatible con el funcionamiento de la infraestructura.

Lo esencial es que la población local no termine subsidiando, a través de sus desplazamientos cotidianos, los costos de una actividad logística de alcance nacional.

3. ACCESO A LA SALUD, LA EDUCACIÓN Y EL TRABAJO

La evaluación de los impactos de una carretera debe prestar especial atención a sus efectos sobre el acceso efectivo a los servicios esenciales.

En la provincia de San Antonio existen habitantes que deben desplazarse entre localidades para recibir atención de salud, acceder a establecimientos educacionales, trabajar, realizar trámites o adquirir bienes de primera necesidad.

En estos casos, la posibilidad de utilizar una vía alternativa gratuita, segura y razonablemente expedita no siempre está garantizada.

Cuando el uso de una carretera se vuelve necesario para satisfacer necesidades básicas, los costos de peaje pueden adquirir una dimensión social que supera el ámbito estrictamente económico.

Un cobro reiterado puede significar una parte relevante del presupuesto de una familia, dificultar los traslados frecuentes de una persona que necesita atención médica o aumentar el costo diario de llevar a los hijos al colegio.

Por ello, solicitamos que el titular evalúe los desplazamientos habituales de los habitantes de la provincia y determine en qué sectores el sistema de tarificación podría crear barreras económicas para el acceso a servicios esenciales.

Solicitamos, además, que se estudien mecanismos de protección tarifaria que consideren especialmente:

a) A las personas que deben trasladarse regularmente para recibir atención de salud.

b) A las familias cuyos hijos deben desplazarse a establecimientos educacionales ubicados fuera de su localidad de residencia.

c) A los trabajadores que necesitan utilizar la carretera de manera habitual para llegar a sus empleos.

d) A los residentes de sectores rurales que carecen de alternativas de transporte público o de rutas gratuitas adecuadas.

La implementación de estas medidas deberá considerar criterios objetivos, procedimientos simples y mecanismos de registro accesibles, evitando que la protección de los residentes se transforme en una carga administrativa difícil de cumplir.

4. PROTECCIÓN DE LA CONECTIVIDAD RURAL Y DE LAS RUTAS ALTERNATIVAS

La existencia de caminos secundarios no garantiza, por sí sola, que existan alternativas efectivas a una carretera concesionada.

Para que una ruta alternativa sea realmente útil, debe ofrecer condiciones razonables de seguridad, continuidad, tiempo de viaje y estado de conservación. No resulta suficiente señalar que existe otro camino si este se encuentra en malas condiciones, carece de iluminación, no dispone de protección para peatones o no está preparado para recibir un mayor flujo de vehículos.

Cuando los usuarios buscan evitar los peajes, puede producirse un desvío del tránsito hacia vías locales. Si no se anticipa adecuadamente, esta situación puede aumentar la congestión, acelerar el deterioro de los caminos, incrementar el polvo y las emisiones, y elevar los riesgos para los habitantes de los sectores afectados.

Estos efectos pueden perjudicar particularmente a las comunidades rurales, que muchas veces cuentan con menos infraestructura y menores alternativas de movilidad.

Por lo anterior, solicitamos:

- *Que se identifiquen las rutas alternativas que podrían recibir un aumento de tránsito como consecuencia del sistema de cobros.*
- *Que se evalúe su capacidad, estado de conservación y seguridad para los distintos usuarios.*
- *Que se estudien las obras complementarias necesarias para mantener una conectividad local gratuita y segura.*
- *Que se establezcan mecanismos de seguimiento durante la construcción y operación del proyecto, con participación de los organismos públicos competentes y las comunidades involucradas.*

Consideramos que las medidas preventivas deben definirse antes de que se produzcan efectos negativos sobre la población y no limitarse a responder a problemas una vez que estos se hayan manifestado.

5. UNA EVALUACIÓN AMBIENTAL QUE CONSIDERE A LAS PERSONAS

La evaluación ambiental de una infraestructura vial debe considerar tanto sus efectos sobre el entorno natural como aquellos que pueden alterar significativamente los sistemas de vida y costumbres de las comunidades.

En este caso, resulta importante analizar de manera integrada la conectividad, los costos de desplazamiento, la seguridad vial, las actividades económicas locales y el acceso a los servicios esenciales.

Solicitamos que el titular entregue antecedentes suficientes para determinar los efectos previsibles del sistema de tarificación y de las modificaciones de conectividad sobre los habitantes de la provincia.

En particular, consideramos necesario que se informe:

1. *Qué efectos podría tener el sistema de peajes sobre el costo de los desplazamientos habituales de los residentes.*
2. *Qué alternativas gratuitas y seguras existirán para los trayectos locales.*
3. *Qué medidas se contemplan para evitar que el acceso a la salud, la educación y el trabajo se vea dificultado por los costos de transporte.*
4. *Qué consecuencias podrían producirse sobre los caminos secundarios y las comunidades rurales.*
5. *Qué alternativas de tarificación diferenciada se han estudiado y cuáles son sus condiciones de implementación.*
6. *Qué mecanismos permitirán monitorear los efectos del proyecto y corregir oportunamente aquellos que perjudiquen a la población local.*

Solicitamos que estas materias sean abordadas con información verificable, conclusiones fundadas y medidas concretas, de acuerdo con las exigencias de la legislación ambiental.

Asimismo, pedimos que las medidas que resulten procedentes se traduzcan en compromisos claros, con responsables, plazos e indicadores de cumplimiento, y que se incorporen a los instrumentos y mecanismos jurídicos que correspondan.

6. NUESTRA PROPUESTA: AVANZAR MEDIANTE EL DIÁLOGO Y SOLUCIONES JUSTAS

La Fundación Soñar Santo Domingo considera que la mejor manera de abordar estos desafíos es mediante la colaboración entre el titular del proyecto, el Ministerio de Obras Públicas, los municipios, las organizaciones ciudadanas y las comunidades afectadas.

No buscamos enfrentar el desarrollo portuario con las necesidades de los habitantes. Buscamos que ambos puedan avanzar de manera compatible.

Estamos convencidos de que una infraestructura bien diseñada debe anticipar sus efectos sobre el territorio y considerar soluciones que permitan distribuir sus costos y beneficios de manera más equilibrada.

Por ello, proponemos que se abra un espacio de trabajo técnico e institucional orientado a evaluar las alternativas de tarificación, identificar las necesidades de conectividad gratuita y definir medidas que protejan a quienes dependen de la carretera para sus actividades cotidianas.

Este trabajo debería considerar, al menos, los siguientes principios:

***Equidad territorial:** quienes viven en la provincia no deben enfrentar desventajas injustificadas por la infraestructura construida para servir a una actividad económica de alcance nacional.*

***Acceso a servicios esenciales:** el costo de la carretera no debe convertirse en una barrera desproporcionada para acceder a la salud, la educación y el trabajo.*

***Responsabilidad compartida:** los costos de la infraestructura y de sus impactos deben abordarse considerando a los distintos usuarios, la actividad que genera los flujos y los beneficios que produce el sistema.*

***Prevención y transparencia:** las consecuencias sobre las comunidades deben evaluarse antes de que se materialicen, mediante antecedentes públicos, medidas verificables y seguimiento efectivo.*

***Diálogo constructivo:** las soluciones deben buscarse con participación de los actores involucrados, privilegiando el entendimiento y los acuerdos técnicamente viables.*

Estos principios no constituyen una oposición al proyecto. Son una invitación a perfeccionarlo, para que su contribución al desarrollo de San Antonio y del país sea compatible con el bienestar de sus habitantes.

7. SOLICITUDES A LA AUTORIDAD AMBIENTAL

En mérito de lo expuesto, la Fundación Soñar Santo Domingo solicita respetuosamente al Servicio de Evaluación Ambiental:

1. *Tener por presentadas estas observaciones ciudadanas e incorporarlas al proceso de evaluación ambiental, otorgándoles una respuesta fundada conforme a la normativa aplicable.*
2. *Requerir al titular los antecedentes necesarios para evaluar los efectos del sistema de tarificación sobre la conectividad local y el acceso de los habitantes a servicios esenciales.*
3. *Solicitar que se estudien alternativas de tarificación diferenciada, exenciones o mecanismos equivalentes de protección para los residentes, así como opciones que permitan asignar de manera razonable los costos asociados a los flujos logísticos portuarios.*
4. *Evaluar la suficiencia de las vías alternativas y de las obras complementarias necesarias para garantizar desplazamientos locales gratuitos y seguros, cuando corresponda.*
5. *Exigir, dentro del ámbito de las competencias de la evaluación ambiental, que los impactos significativos identificados cuenten con medidas adecuadas de mitigación, reparación o compensación, según proceda, y con mecanismos de seguimiento verificables.*

6. *En caso de que subsistan deficiencias relevantes en la evaluación de los impactos o en las medidas propuestas, adoptar las decisiones que correspondan conforme a la legislación ambiental vigente.*
7. *Promover la coordinación con los organismos públicos competentes para que las soluciones relativas a las tarifas, la concesión y el financiamiento de la infraestructura puedan ser examinadas en las instancias administrativas y contractuales pertinentes.*

REFLEXIÓN FINAL

La provincia de San Antonio tiene ante sí una oportunidad importante. El desarrollo portuario y la modernización de sus carreteras pueden abrir nuevas posibilidades de crecimiento, empleo y conectividad. Queremos que esas oportunidades se materialicen y que nuestra provincia participe plenamente de sus beneficios.

Pero también queremos que ese progreso sea justo.

Que una familia pueda llegar al consultorio sin que el costo del viaje se convierta en una preocupación adicional. Que los niños puedan asistir a sus establecimientos educacionales. Que los trabajadores puedan desplazarse y que las comunidades rurales mantengan una conexión efectiva con el resto del territorio.

Por eso, creemos que es necesario buscar fórmulas que permitan financiar y utilizar la infraestructura de manera razonable, distinguiendo las necesidades de la logística portuaria de las necesidades cotidianas de la población.

No se trata de elegir entre el desarrollo del puerto y el bienestar de sus habitantes. Se trata de construir un modelo de desarrollo en el que ambos puedan avanzar juntos.

Desde la Fundación Soñar Santo Domingo, ponemos nuestra disposición al diálogo y a la búsqueda de soluciones que permitan compatibilizar el progreso de la infraestructura con una mejor calidad de vida para las personas.

Porque una provincia no progresa únicamente cuando mueve más carga o construye mejores carreteras. Progresa, sobre todo, cuando sus habitantes pueden vivir, trabajar, estudiar y cuidar de sus familias en condiciones cada vez mejores."

485. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En mi calidad de concejal de la comuna de San Antonio, y en ejercicio de mi derecho a la participación ciudadana, conforme a la Ley N.º 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, vengo en formular observaciones al Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de la referencia, por sus potenciales efectos sobre la conectividad territorial, la calidad de vida de los habitantes, la economía local y el desarrollo futuro de la provincia de San Antonio.

Reconozco la importancia de mejorar la Ruta 78, aumentar su capacidad y facilitar el acceso al Puerto de San Antonio. Sin embargo, ***el desarrollo de la infraestructura portuaria y vial no puede construirse a costa de la conectividad, la seguridad y la economía de las comunidades que viven en el territorio.***

Una carretera concesionada debe cumplir una función de servicio público. Su diseño y operación deben considerar tanto a quienes transportan mercancías a larga distancia como a los habitantes que necesitan desplazarse diariamente para trabajar, estudiar, recibir atención de salud, abastecerse o mantener sus actividades productivas.

El proyecto contempla nuevas obras viales y nuevos pórticos de peaje, en un contexto de creciente actividad portuaria y de una provincia que depende de sus conexiones terrestres para su desarrollo. Por ello, considero indispensable que la evaluación ambiental examine no solamente los beneficios generales de la obra, sino también la distribución de sus costos y sus efectos sobre las comunidades locales.

En particular, solicito que se evalúen y se aborden de manera expresa los siguientes aspectos.

1. CONECTIVIDAD TERRITORIAL Y ALTERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE VIDA DE LAS COMUNIDADES RURALES

Fundamento: artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300.

Las localidades de Leyda, Malvilla, Aguas Buenas, Cuncumén, San Juan y otros sectores rurales de la provincia necesitan mantener una conectividad efectiva, segura y económicamente accesible con San Antonio y las comunas vecinas.

Para sus habitantes, los desplazamientos por carretera no constituyen necesariamente viajes de larga distancia. Son parte de la vida cotidiana: llevar a los hijos al colegio, acudir a un centro de salud, trabajar, realizar trámites, comprar alimentos o trasladar productos agrícolas.

La incorporación de nuevos puntos de cobro, o la modificación de las condiciones de circulación y acceso de la concesión, podría encarecer estos desplazamientos y restringir las alternativas disponibles, especialmente cuando no existen caminos locales equivalentes, pavimentados, seguros y de acceso gratuito.

El problema no se limita al valor de un peaje. Se trata del riesgo de que una infraestructura concebida para mejorar la conectividad termine generando barreras económicas y territoriales para quienes viven en sus inmediaciones.

Por lo anterior, solicito:

a) Que el titular identifique y evalúe específicamente los efectos del sistema de peajes y de las modificaciones de conectividad asociadas a la concesión sobre los habitantes de los sectores rurales de la provincia.

b) Que se determine si las nuevas obras y el sistema de cobro restringirán la libre circulación, aumentarán significativamente los tiempos o costos de desplazamiento, o dificultarán el acceso a servicios esenciales.

c) Que se estudie la construcción o habilitación de ***caleteras y vías locales continuas, pavimentadas, seguras y de acceso gratuito****, cuando sean necesarias para mantener la conectividad preexistente.*

d) Que, cuando la continuidad vial gratuita no resulte técnica o territorialmente posible, se evalúe un sistema de exención de cobro para los residentes locales debidamente registrados, con reglas transparentes y de fácil aplicación.

e) Que estas medidas no queden reducidas a compromisos generales o declaraciones de buena voluntad, sino que se traduzcan en soluciones verificables, con responsables, plazos y mecanismos de seguimiento.

La evaluación debe considerar las condiciones reales de desplazamiento de las comunidades y no limitarse a estudiar el funcionamiento de la autopista como una vía aislada de su entorno.

2. IMPACTO ECONÓMICO SOBRE EL TURISMO Y LOS EMPRENDIMIENTOS LOCALES

La provincia de San Antonio posee una importante actividad turística, vinculada a sus playas, localidades costeras, gastronomía, espacios rurales y emprendimientos familiares.

Una parte significativa de esta economía depende de la llegada de visitantes durante el verano, los fines de semana y los feriados. Para muchos pequeños comerciantes, restaurantes, productores y prestadores de servicios, esos períodos representan una proporción relevante de sus ingresos.

La incorporación de nuevos cobros o el aumento acumulado del costo de los desplazamientos podría desincentivar las visitas, reducir el gasto de los turistas y perjudicar la competitividad de los destinos locales frente a otras alternativas.

Este riesgo debe examinarse con especial atención, porque los costos adicionales de transporte no afectan solamente al visitante: también repercuten en el comercio, la gastronomía, los servicios turísticos, los proveedores y el empleo local.

*Existe, además, el riesgo de un **efecto de desvío del tránsito**. Cuando los usuarios buscan evitar los peajes, pueden recurrir a caminos secundarios que no están preparados para soportar un aumento considerable de vehículos, buses o camiones.*

En sectores rurales, esta situación puede traducirse en deterioro acelerado de los caminos, mayor congestión, emisiones de polvo, contaminación, inseguridad vial y conflictos entre vehículos y peatones, particularmente donde no existen veredas ni infraestructura de protección.

Por lo anterior, solicito:

a) Que se evalúe el impacto económico del sistema de peajes sobre el turismo provincial, el comercio local y los pequeños emprendimientos.

b) Que se analicen los posibles desvíos de tránsito hacia caminos secundarios, considerando su estado, capacidad, seguridad y proximidad a viviendas y actividades productivas.

c) Que se identifiquen las rutas alternativas que podrían recibir tránsito adicional y se determinen las medidas necesarias para prevenir su deterioro y evitar riesgos para las personas.

d) Que se establezcan mecanismos de monitoreo durante la operación de la concesión, con indicadores que permitan detectar y corregir oportunamente los efectos negativos sobre la actividad económica y la movilidad local.

No basta con que la carretera funcione adecuadamente desde el punto de vista del transporte de carga. También debe contribuir a que la provincia mantenga una economía local dinámica, accesible y territorialmente equilibrada.

3. JUSTA DISTRIBUCIÓN DE LOS COSTOS DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA Y DEL TRANSPORTE DE CARGA

El Puerto de San Antonio es una infraestructura estratégica para Chile. Su crecimiento puede generar oportunidades económicas y empleo, pero también exige inversiones viales y produce efectos sobre la movilidad, el entorno y la vida cotidiana de las comunidades cercanas.

Por ello, resulta necesario distinguir entre el tránsito que utiliza la carretera para desplazamientos ordinarios y el transporte asociado a las cadenas logísticas y a la actividad exportadora e importadora.

No sería razonable que los costos de una infraestructura vial concebida, en buena medida, para facilitar el movimiento de mercancías hacia y desde el puerto terminen trasladándose de manera desproporcionada a los residentes, trabajadores y pequeños emprendedores de la provincia.

La evaluación debe considerar, por tanto, la relación entre el sistema de cobros, los flujos de transporte portuario y las alternativas disponibles para la población local.

En este contexto, solicito:

a) Que se evalúe la distribución de los costos de peaje entre el transporte de carga, los usuarios de larga distancia y los habitantes que realizan desplazamientos locales.

b) Que se estudien mecanismos tarifarios diferenciados o de compensación para los residentes, cuando corresponda, de modo que los desplazamientos cotidianos no se conviertan en una carga económica desproporcionada.

c) Que se analice la factibilidad de incorporar los costos de las obras viales complementarias y de las medidas de mitigación territorial a los mecanismos de financiamiento de la actividad logística y portuaria, incluyendo, si resulta legal y económicamente viable, instrumentos asociados a una Tarifa Única Portuaria (TUP).

d) Que se informe qué mecanismos existen o se proponen para evitar que el financiamiento de la conectividad portuaria recaiga injustificadamente sobre las familias y las actividades económicas locales.

Esta observación no pretende desconocer la necesidad de financiar la infraestructura. Busca que ese financiamiento se distribuya de manera razonable, considerando quiénes generan los flujos de tránsito, quiénes reciben sus beneficios y quiénes soportan sus consecuencias.

4. SEGURIDAD VIAL Y PROTECCIÓN DE LOS CAMINOS SECUNDARIOS

La seguridad vial debe analizarse considerando el conjunto de las rutas que utilizan las personas, no solamente el trazado principal de la concesión.

Si el sistema de peajes induce a los conductores a utilizar caminos rurales o secundarios, es indispensable anticipar las consecuencias sobre la seguridad de peatones, ciclistas, escolares, trabajadores agrícolas y residentes.

El aumento del tránsito en vías estrechas, con pavimentos deficientes, escasa iluminación o ausencia de veredas puede generar riesgos que hoy no existen con la misma intensidad.

Por ello, solicito:

a) Que se elabore un análisis de los eventuales desvíos de tránsito y de sus consecuencias para la seguridad vial en los caminos alternativos.

b) Que se identifiquen los sectores críticos y se propongan obras de mejoramiento, señalización, iluminación, demarcación, control de velocidad y protección peatonal, según corresponda.

c) Que se evalúe la necesidad de establecer restricciones al tránsito pesado en caminos que no cuenten con condiciones adecuadas para recibirlo, sin perjudicar el acceso de los residentes ni las actividades productivas locales.

d) Que se establezca un mecanismo de coordinación con los organismos públicos competentes para monitorear los efectos del proyecto y adoptar medidas correctivas.

La prevención debe formar parte del diseño y de la operación de la infraestructura. No es aceptable esperar a que aumenten los accidentes o se deterioren los caminos para recién entonces buscar soluciones.

5. EVALUACIÓN INTEGRAL DE LOS IMPACTOS Y PARTICIPACIÓN EFECTIVA DE LAS COMUNIDADES

La Ruta 78 no es una infraestructura aislada. Forma parte de un sistema territorial que conecta centros poblados, zonas rurales, áreas turísticas, actividades productivas y el Puerto de San Antonio.

Por eso, la evaluación ambiental debe considerar los efectos directos del proyecto y, dentro del ámbito que corresponda legalmente, sus interacciones con la concesión asociada, las vías alternativas y los flujos de transporte que dependen de esta red.

En particular, el análisis de los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos debe considerar la accesibilidad a servicios básicos, los tiempos y costos de desplazamiento, las actividades económicas, la cohesión territorial y la seguridad de las personas.

Solicito que el titular entregue antecedentes suficientes para responder, al menos, las siguientes preguntas:

¿Qué costo adicional podrían enfrentar los habitantes de la provincia por sus desplazamientos cotidianos como consecuencia del sistema de peajes propuesto?

¿Qué alternativas gratuitas, continuas y seguras tendrán las personas que necesiten realizar trayectos locales?

¿Qué caminos secundarios podrían recibir tránsito desviado y qué medidas se adoptarán para protegerlos?

¿Qué efectos se prevén sobre el turismo, el comercio y los emprendimientos rurales y costeros?

¿Qué mecanismos permitirán que los residentes participen en la definición de soluciones y que sus observaciones se traduzcan en compromisos concretos?

Solicito, asimismo, que las respuestas sean fundadas, específicas y verificables, y que las medidas propuestas incluyan responsables, plazos de ejecución e indicadores de cumplimiento.

6. MEDIDAS CONCRETAS QUE SOLICITO INCORPORAR AL PROYECTO

En consideración a lo expuesto, solicito que el Servicio de Evaluación Ambiental requiera al titular, la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, que aclare, complemente y evalúe las siguientes medidas:

Primera. Conectividad local garantizada. *Estudiar y materializar las caleteras y vías de servicio necesarias para asegurar desplazamientos locales continuos, seguros y gratuitos, o establecer alternativas equivalentes cuando las condiciones del territorio lo requieran.*

Segunda. Protección tarifaria de los residentes. *Evaluar un sistema de exención de cobro o tarifas diferenciadas para habitantes debidamente registrados, cuando el diseño de la concesión genere costos adicionales significativos para sus desplazamientos habituales.*

Tercera. Protección de los caminos secundarios. *Identificar las rutas expuestas a recibir tránsito desviado y establecer medidas preventivas y correctivas de seguridad, conservación y control del tránsito pesado.*

Cuarta. Protección de la economía local. *Evaluar y monitorear los efectos sobre el turismo, el comercio, la gastronomía y los emprendimientos de la provincia, proponiendo medidas cuando se identifiquen impactos adversos significativos.*

Quinta. Distribución equitativa de los costos. *Analizar alternativas de financiamiento que permitan asignar una proporción razonable de los costos de las obras complementarias y de las mitigaciones a los flujos de transporte y a la actividad logística que las hacen necesarias, dentro de las competencias y mecanismos legalmente disponibles.*

Sexta. Compromisos verificables. *Incorporar las medidas que correspondan al instrumento ambiental y a los compromisos exigibles al titular, con plazos, responsables, indicadores de cumplimiento y mecanismos de seguimiento.*

Séptima. Participación y seguimiento ciudadano. *Establecer instancias de información y coordinación con las comunidades afectadas, las organizaciones territoriales y los municipios involucrados, de manera que los problemas detectados durante la construcción y operación puedan abordarse oportunamente.*

7. PETICIÓN FINAL

La modernización de la Ruta 78 es una oportunidad para mejorar la conectividad, fortalecer la actividad portuaria y contribuir al desarrollo de San Antonio y su provincia. Pero esa oportunidad debe aprovecharse sin sacrificar la calidad de vida de las comunidades que habitan el territorio.

El desarrollo no puede medirse únicamente por la cantidad de pistas construidas, la velocidad de circulación o el volumen de carga movilizada. También debe medirse por la posibilidad de que una familia pueda desplazarse sin enfrentar costos desproporcionados, que un emprendedor pueda recibir visitantes, que un trabajador llegue a su empleo y que una comunidad rural mantenga una conexión segura con los servicios que necesita.

Una carretera que facilita el transporte de mercancías, pero dificulta la vida cotidiana de sus habitantes, no puede considerarse una solución integral de conectividad.

Por lo expuesto, solicito formalmente al Servicio de Evaluación Ambiental que:

1. *Tenga por presentadas estas observaciones ciudadanas y las considere fundadamente en el proceso de evaluación ambiental.*
2. *Requiera al titular aclarar, complementar y evaluar los impactos señalados, especialmente aquellos relacionados con la conectividad local, el sistema de peajes, la seguridad vial y la economía de las comunidades afectadas.*
3. *Exija que las medidas de mitigación, reparación o compensación que resulten procedentes sean suficientes, proporcionales a los impactos identificados y susceptibles de verificación.*
4. *En caso de que persistan impactos significativos sin una adecuada identificación o tratamiento, adopte las decisiones que correspondan conforme a la legislación ambiental vigente, incluida la posibilidad de rechazar el proyecto si no cumple los requisitos legales para su aprobación.*

Mi propósito no es impedir el progreso ni desconocer la importancia del Puerto de San Antonio. Es contribuir a que ese progreso sea compatible con los derechos, las necesidades y las legítimas expectativas de las personas que viven en la provincia.

La infraestructura debe estar al servicio del desarrollo del territorio, y no el territorio al servicio exclusivo de la infraestructura.*"*

486. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Necesitamos paneles acústicos muros de contención respetar la flora y la fauna aislar todo los departamento contra el ruido y la polución hacer muchas áreas verdes"

487. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Sin lugar a dudas los adelantos en las carreteras siempre son buenos para la comuna, pero en este caso el beneficiado en la mejora de esta ruta, es el puerto, y a nosotros como ciudadanos, no nos entrega ningún beneficio solo nos encarecerá el tránsito por esta carretera, que es de uso diario para muchos vecinos de otras comunas y sectores rurales aledaños.

Personalmente soy profesora jubilada y ya tengo que pensar en cuanto más deberé pagar cuando tenga que ir a Santiago, Valparaíso, Cartagena, Aguas Buenas, en fin, donde vaya me veré afectada por el costo adicional, arbitrario y abusivo de parte de las grandes empresas que están lucrando con las carreteras de este país"

488. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra de la instalación de los pórticos dentro de la comuna de San Antonio, por ruta 78"

489. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En mi opinión es un cobro abusivo junto a todas las alzas que repercuten a nuestros bolsillos agregar más cobros, yo trabajo en un Depósito en el cual tendría que pagar de ida y vuelta por lo cual no sería rentable seguir trabajando en el lugar y cuántas personas en mis mismas condiciones y que decir de las personas que viven en el lugar y se verán gravemente perjudicados por lo cual no se está contemplando la existencia de colegio y planta de revisión técnica, en resumen cuántos nos veríamos perjudicados con esto..."

490. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en la zona rural de Cartagena.

Poner portales en una zona en la cual se hacen trayectos cotidianos, de idas y venidas a colegios, supermercados, trabajo, farmacias etc etc es imponer una carga gigante para quienes usamos esa vía con regularidad.

Otra consecuencia es que, con el fin de evitar ese gran costo, nuestros caminos interiores, ya deteriorados, sufrirán un impacto devastador, con el peligro que vehículos grandes y livianos, transiten esas vías rurales.

Solicito que se declare inviable el proyecto de instalar esos portales en el acceso sur a San Antonio. Gracias."

491. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Que va a pasar si cada vez con una persona viva en el turco y tenga que ir a controles o ir a buscar sus medicamentos al hospital de san antonio tendrá que pagar"

492. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me perjudica por que mi esposo trabaja en el lugar y transita a diario además hay un colegio en el lugar y plantas de revisión técnica que no las contemplaron, cuántos nos veríamos perjudicados"

493. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El principal supermercado hiper líder está en barrancas a un costado del acceso sur las personas de los alrededores el solo hecho de venir a comprar sus víveres tendrán que pagar ? Para venir a comprar el pan que tendrán pagar ?”

494. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Vivo en el Sector donde se quiere poner este pórtico, además de las bencinas que están carísimas, esto nos afectará enormemente, debo ir a San Antonio TODOS LOS DÍAS y a veces no es 1 o 2 pasadas a veces son 4 pasadas, es innecesario este proyecto de pórtico en una ciudad TAN PEQUEÑA.

No al tag!”

495. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Este proyecto afectará diariamente la vida cotidiana de toda la población San Antonio , especialmente de sectores rurales como aguas buenas, leyda y malvilla, es inaceptable estar pagando tag para llevar a tu hijo a la escuela de aguas buenas”

496. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Yo, [información personal oculta] ante usted comparezco y expongo:

Que, dentro del plazo legal del proceso de Participación Ciudadana (PAC) del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", vengo en presentar las siguientes observaciones ambientales fundamentadas técnicas y socioeconómicamente junto a tres expertos para que sean consideradas en la Evaluación de Impacto Ambiental:

1. CONECTIVIDAD, SEGREGACIÓN URBANA Y ANOMALÍA EN EL MODELO DE COBRO ("CÍRCULO VICIOSO")

El proyecto genera una grave vulneración al derecho de libre tránsito y conectividad interna de los habitantes de la provincia de San Antonio. Imponer cuatro pórticos de peaje para los desplazamientos cotidianos dentro del radio urbano obliga a los residentes a pagar por transitar hacia sus lugares de trabajo, centros de salud y escuelas. Esto configura un fenómeno inédito e injusto en el país, donde la modernización vial orientada al transporte de carga y la actividad portuaria termina siendo financiada a costa del bolsillo de la comunidad local. Se solicita al titular considerar que la densidad de cuatro pórticos de cobro en un tramo estrictamente urbano configura una anomalía sin precedentes en la planificación vial regional de Chile y América Latina, donde no existen vías alternativas gratuitas de alta capacidad. Se producirá un círculo vicioso socioeconómico: el alto costo de la vida obligará a los automovilistas locales a desviar sus rutas hacia las vías interiores de la ciudad, las cuales no están estructuralmente diseñadas para absorber dicho flujo.

Solicito que el titular evalúe e implemente una Tarifa Cero o exención total de cobros para los vehículos residentes de la comuna de San Antonio.

2. CONGESTIÓN VEHICULAR ("TACOS") Y COLAPSO DE LA RED VIAL URBANA LOCAL

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) no evalúa correctamente los impactos sinérgicos sobre la red vial básica urbana. Al tarificar el tramo urbano del Acceso Sur, se provocará una evasión masiva de

vehículos particulares y comerciales hacia los ejes viales internos de la comuna. Esto generará tacos históricos, cuellos de botella permanentes y la saturación de intersecciones críticas en sectores residenciales aledaños. El proyecto aumentará los tiempos de traslado, afectando gravemente el transporte público local y la frecuencia de colectivos y microbuses.

Solicito que el titular presente un Modelo de Simulación de Tránsito que demuestre el impacto real en las vías locales tras la fuga de flujo vehicular por los peajes, detallando las medidas de mitigación urbana correspondientes.

3. IMPACTO ACÚSTICO (RUIDO), VIBRACIONES POR TRÁFICO PESADO Y FALTA DE MITIGACIÓN

La ampliación de la capacidad vial a terceras pistas en ambos sentidos incrementará significativamente el flujo de transporte de carga pesada hacia el puerto. Al acercar las calzadas a las zonas residenciales urbanas adyacentes, se proyecta un aumento desmedido de los niveles de presión sonora (ruido) y vibraciones, tanto en la etapa de construcción como de operación. El proyecto presenta severas falencias en la mitigación de esta variable, al no detallar de forma adecuada la instalación de paneles acústicos absorbentes, confinamiento acústico ni barreras verdes en los tramos habitados cercanos a Barrancas y Reuss.

Solicito que se exija al titular actualizar las mediciones de ruido basal en horario nocturno y diurno, y asegurar la instalación obligatoria de pantallas acústicas de alto estándar en todo el trayecto residencial colindante.

4. IMPACTO EN LA SALUD MENTAL, ESTRÉS CRÓNICO Y ANSIEDAD COLECTIVA EN LA POBLACIÓN

Solicito evaluar formalmente el impacto del proyecto sobre la salud mental y el bienestar psicológico de la población local (Componente Humano), conforme a la normativa ambienta vigente. La combinación entre el encarecimiento diario del costo de la vida (debido al pago forzoso de TAG urbanos), la segregación social y las extensas jornadas perdidas en la congestión vehicular generará índices críticos de estrés crónico, ansiedad y frustración en la comunidad afectada. Vivir bajo la presión económica de una barrera tarifaria artificial dentro de la propia comuna deteriora gravemente la calidad de vida y altera la paz mental comunitaria.

Solicito que el titular debe incorporar un estudio de impacto psicosocial y proponer medidas de compensación comunitaria, tales como nuevas áreas verdes de esparcimiento efectivas y, prioritariamente, la eliminación del cobro urbano a los habitantes.

5. EXCEPCIONALIDAD NEGATIVA DEL PROYECTO RUTA 78 (FASE 1) Y EXIGENCIAS ADICIONALES

En Chile existen dos tipos de autopistas con TAG.: las interurbanas (que conectan ciudades) y las urbanas (dentro de las ciudades). El proyecto del Acceso Sur de San Antonio mezcla lo peor de ambos mundos, creando una anomalía:

El Proyecto, "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", resulta ser un caso único en el mundo, parece mas bien un castigo para la ciudadanía San Antonina. El diseño de este proyecto no tiene precedentes en regiones en Chile y rompe los estándares de las autopistas urbanas en América Latina respecto a las distancias de cobro y más bien parece un experimento vial desproporcionado e injusto.

Las autopistas Interurbanas (Rutas 68, 78, 5 Sur), tienen pórticos Free Flow (TAG sin barreras), pero están separados por decenas de kilómetros. El usuario paga por viajar de una provincia a otra, no por moverse dentro de su vecindario. Autopistas Urbanas de Santiago, tiene una red saturada de pórticos

(como Costanera Norte o Vespucio). Sin embargo, la Región Metropolitana cuenta con una red de autopistas públicas alternativas y caleteras urbanas gratuitas de alto estándar. En San Antonio no existe esa alternativa vial de alta capacidad; si el desvío ocurre, el tráfico cae directamente sobre calles residenciales y rotondas interiores ya colapsadas.

El único precedente en regiones: Fuera de Santiago, el primer peaje puramente urbano en una región de Chile se implementó en el Puente Industrial del Biobío. No obstante, la diferencia con San Antonio es radical: el Puente Industrial es una megaestructura nueva de libre elección para cruzar un río caudaloso, mientras que en San Antonio se está tarificando un acceso histórico y una conectividad interna preexistente. Instalar cuatro pórticos de cobro en un tramo tan acotado (entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda) es una densidad de tarificación por kilómetro que ni siquiera los sectores más comerciales de Santiago sufren de manera tan confinada sin alternativas viables.

A la luz de los antecedentes técnicos expuestos, resulta evidente que la propuesta impulsada de manera conjunta entre la empresa concesionaria y el Estado tienen una desconexión crítica con la realidad territorial o, en su defecto, demuestra un desinterés deliberado por la estabilidad comunitaria que tensa la paciencia de la ciudadanía. Al omitir alternativas viables, el diseño actual parece propiciar activamente una atmósfera de conflicto social y descontento colectivo. Esto se debe a que el proyecto, bajo su estructura de tarificación vigente, carece de un beneficio concreto y directo para la comunidad de San Antonio, segregando y castigando económicamente a los habitantes del territorio en función exclusiva del interés comercial de las empresas portuarias y el transporte de carga externa.

En base a lo anterior, SOLICITO formalmente que la autoridad ambiental imponga al titular las siguientes exigencias estrictas e intransigibles:

a) La constitución obligatoria de una Mesa Técnica de Carácter Vecinal y Vinculante, integrada por representantes de la comunidad civil de San Antonio, el municipio y el titular, con el fin de fiscalizar el diseño de medidas de mitigación urbana antes del inicio de cualquier obra.

b) La obligatoriedad de realizar Auditorías Acústicas Independientes y Periódicas, financiadas por el titular pero ejecutadas por un organismo técnico externo acreditado, durante las fases de construcción y operación, asegurando la instalación obligatoria de pantallas acústicas de alto estándar en los tramos residenciales afectados.

Por tanto;

RUEGO A USTED tener por presentada esta observación ciudadana, admitirla a trámite y otorgar una respuesta fundada en la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) correspondiente."

497. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en el sauce comuna de San Antonio, uso ruta 78 acceso sur para llevar a mis hijos al colegio y para trasladarme al trabajo.

Nos cobrarán por movernos dentro de nuestro territorio."

498. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**RECHAZO ANTE LA INSTALACION DE PORTICOS EN SAN ANTONIO***

Impacto socioeconómico grave a los residentes locales:

La instalación de pórticos de telepeaje en los accesos a la comuna de San Antonio genera un costo permanente e injusto para los habitantes, trabajadores, estudiantes y transportistas locales que deben desplazarse a diario dentro del territorio comunal y zonas aledañas. A diferencia de los usuarios ocasionales o turistas, los residentes verán mermado su presupuesto familiar de manera directa.

Afectación a la conectividad y calidad de vida:

San Antonio funciona como un nodo puerto-ciudad con alta circulación de vehículos livianos y de carga. La inclusión de cobros mediante pórticos en los accesos sur desincentiva la libre circulación y puede generar desvíos de tráfico hacia caminos secundarios o urbanos no preparados para absorber mayor flujo vehicular.

Falta de equidad territorial y medidas de mitigación:

El proyecto no contempla tarifas diferenciadas, exenciones o pases libres reales para quienes habitan permanentemente en la comuna y dependen de este tramo para sus actividades cotidianas. El carácter abusivo del modelo de concesión recarga exclusivamente sobre los vecinos los costos de infraestructura vial.

Por tanto, solicito a este Servicio:

- *Considerar la incompatibilidad y el rechazo de la comunidad a la ubicación propuesta para estos pórticos.*
- *Exigir a la empresa titular la reubicación de los dispositivos, la exención de cobro para residentes locales o la reformulación del proyecto para no fragmentar ni gravar económicamente a la población de San Antonio."*

499. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecina de San Antonio, manifiesto mi preocupación y rechazo ante la instalación de nuevos pórticos de telepeaje en los accesos a la comuna, debido al impacto económico que esta medida podría generar en quienes vivimos permanentemente en el territorio.

Las personas residentes necesitamos entrar, salir y desplazarnos diariamente por motivos de trabajo, estudios, salud, compras, trámites y otras necesidades básicas. Tener que pagar cada vez que realizamos estos desplazamientos significaría sumar un gasto permanente al presupuesto de las familias de San Antonio.

Considero especialmente importante que el proyecto tome en cuenta la realidad de quienes utilizan estas rutas de manera cotidiana y no como parte de un viaje ocasional. Para muchas familias no existen rutas alternativas razonables que permitan evitar estos cobros.

Por lo anterior, solicito que se evalúe el impacto económico y social que los nuevos pórticos tendrían sobre la comunidad local y que se establezcan medidas especiales para las personas residentes de San Antonio, de manera que nuestros desplazamientos cotidianos no queden sujetos al pago permanente de telepeaje.

Los habitantes de la comuna no deberíamos tener que pagar simplemente por entrar o salir del lugar donde vivimos."

500. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Creo que como ciudadana de San Antonio, el proyecto nos perjudicaría para nuestra vida diaria y nuestro poder adquisitivo actual y con las alzas e inflaciones no podríamos llegar tranquilos a fin de mes sin endeudarse, aparte para mi los precios de los peajes y/o tag me parecen absurdamente caros para la calidad en que están las calles y rutas del país. Me manifiesto diciendo que NO al proyecto, por el bien de todos los San Antoninos y dejar de llenarles los bolsillos a los que no aportan ni ayudan a la comuna."

501. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita eliminar sistemas de cobro (pórticos electrónicos de peaje) que afectan los desplazamientos cotidianos en los accesos a San Antonio.

En primer lugar, se entiende que una infraestructura concesionada requiere mecanismos de financiamiento que permitan solventar su construcción, operación y conservación. Sin embargo, preocupa que los desplazamientos habituales de los habitantes de San Antonio (especialmente zonas rurales y de extensión urbana como Aguas Buenas, San Juan, Malvilla e incluso Cuncumen, quienes utilizan muchas veces el enlace a través de Leyda) y de las comunas vecinas, puedan quedar condicionados al pago de tarifas para actividades tan cotidianas como trasladarse por motivos laborales, educacionales, de salud, familiares o de acceso a servicios. Esta situación adquiere especial relevancia si se considera que una parte sustancial del aumento de la demanda vial se encuentra asociada al desarrollo de la actividad portuaria y logística nacional. En ese sentido, se considera necesario compatibilizar el modelo de financiamiento de la concesión con condiciones razonables de accesibilidad para la población local, procurando que los costos derivados del desarrollo portuario no recaigan sobre quienes habitan el territorio, quienes soportan directa y permanentemente, las externalidades portuarias, tales como ruidos, vibraciones, congestión vehicular, roturas de pavimentos, etc. ***Por lo tanto, se solicita eliminar los sistemas de cobros en el nuevo acceso entre el Enlace Luis Reuss y la Rotonda Curicó denominados "Pórticos Reuss", y solo considerar los pórticos denominados "Pórticos Barrancas", proyectados en el ingreso y salida de la trinchera****, con el fin de que dichos pagos sean asumidos por los desplazamientos asociados a la actividad logística - portuaria, y no por aquellos correspondientes a la movilidad cotidiana de los habitantes del territorio."*

502. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como residente de la comuna de Algarrobo y trabajador de San Antonio, presento esta observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

Debido a la falta de alternativas viables de transporte público e infraestructura vial exenta entre el norte y sur de la provincia, realizo viajes diarios para cumplir con mis obligaciones laborales. La instalación de pórticos de peaje en este trazado genera un impacto socioeconómico directo, permanente y desproporcionado sobre los trabajadores que dependemos de esta conectividad.

1. *Impacto Socioeconómico Directo: El cobro diario de peajes (ida y vuelta) representa un gravamen imprevisto sobre el ingreso laboral mensual. Este sobrecosto actúa como un "impuesto al trabajo", afectando el costo de vida de las familias de la provincia de San Antonio que dependen de esta dinámica intercomunal.*
2. *Invisibilización de la Movilidad Laboral: La evaluación ambiental del proyecto centra su análisis principalmente en la infraestructura logístico-portuaria y transporte de carga, omitiendo la conmutación laboral interurbana entre comunas vecinas (Algarrobo, El Quisco,*

El Tabo hacia San Antonio). La provincia funciona como un sistema socioeconómico integrado; cobrar tarifa sin exención local vulnera la equidad territorial.

3. *Externalidades por Desvío de Flujos: El cobro desincentivará el uso de la ruta concesionada, desviando tráfico vehicular a rutas locales no diseñadas para alto flujo, incrementando la congestión, el riesgo de accidentes viales, el desgaste vehicular y las emisiones contaminantes en zonas pobladas.*

Relación con el Estudio/Declaración de Impacto Ambiental (EIA/DIA)

La presente observación se vincula directamente con la falta de suficiencia en la caracterización del Medio Humano (Línea de Base) y la evaluación de Impactos Socioeconómicos del Proyecto:

1. *Deficiente Caracterización del Medio Humano: No se evalúan adecuadamente los patrones de movilidad y conmutación laboral intercomunal en la Provincia de San Antonio.*
2. *Omisión de Medidas de Mitigación/Compensación: El proyecto no propone medidas para evitar el desmedro económico de la población local dependiente de la ruta para fines laborales diarios.*
3. *Falta de Análisis de Alteración de Modos de Vida: El costo adicional del peaje altera significativamente las condiciones del desplazamiento habitual de los habitantes de comunas aledañas.*

Solicitud Concreta

Se solicita a la Autoridad Ambiental y al Titular del Proyecto:

1. *Evaluar e incorporar medidas de compensación económica, tales como **tarifas preferenciales, pases locales o exención total de cobro** para trabajadores y residentes de la Provincia de San Antonio (especialmente quienes transitan desde Algarrobo, El Quisco y El Tabo).*
2. *Desarrollar un estudio específico complementario sobre el impacto socioeconómico en la movilidad laboral intercomunal.*
3. *Garantizar alternativas de conectividad local seguras y totalmente gratuitas para el tránsito entre las comunas de la provincia."*

503. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me traslado de manera constante a san antonio por temas médicos, familiares y trabajo por lo que este nuevo pórtico afectaría inmensamente a mi economía."

504. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Deseo q no hayan pórticos tag en la cuidad de San Antonio ni barrancas que los tag estén para los camiones al ingreso del Puerto o q no afecten ala gente en sus trayectos habituales cotidianos Como ir al colegio u hospitales póngalos adonde no afecten el diario uso eso sería muy lamentable para la vida ya q San Antonio es zona de sacrificio póngale más recursos ala cuidad"

505. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Buenas tardes quiero señalar que me opongo al pago de Tag en San Antonio, producto que perjudica mi calidad de vida que ya esta afectada con la gran cantidad de camiones que circulan todos los días y toda esa contaminación acústica y visual que ha dejado al San Antonio tranquilo muy afectado.”

506. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No estoy de acuerdo con la instalación de pórticos, ni tag”

507. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“La instalación de pórticos, encarecerá el costo de vida y es una limitante para el libre desplazamiento según nuestra constitución "El derecho al libre desplazamiento (o libertad ambulatoria) en Chile está consagrado en el ***artículo 19, número 7, letra a)*** *de la Constitución Política de la República.", estos caminos en la actualidad son utilizados tantos para el desplazamiento para ir al colegio, trabajo y abastecimiento de hogares.*

Se debe considerar que la fuerza de trabajo esta creciendo a las afueras de San Antonio, en el parque industrial y la instalación de pórticos generara conflictos entre trabajadores y empleadores.

No hay una alternativa tampoco al mejoramiento de caminos auxiliares que conecten la ciudad con las localidades aledañas como AGUAS BUENAS, MALVILLA, LO ABARCA, CUNCUMEN, EL TURCO, LLO- LLEO, etc.

Dichos pórticos debiesen estar en las entradas de los puertos ya que el rubro del transporte (camiones) son los usuarios que tienen la gran incidencia tanto en desgaste de estos y no traspasar a la ciudadanía este costo tanto monetario, como ambiental.”

508. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi total rechazo a la instalación de pórticos de peaje en el nuevo acceso a San Antonio, ya que considero injusto que se pretenda cobrar por una vía que será utilizada diariamente por cientos de trabajadores, familias y habitantes de la comuna. Esta medida representa un nuevo gasto para quienes debemos trasladarnos por motivos laborales, de salud, estudios y otras necesidades básicas.

San Antonio necesita mejores accesos y conectividad, no nuevas barreras económicas que afecten directamente el bolsillo de sus habitantes. No es justo que las personas deban pagar constantemente por desplazarse dentro de su propia zona, especialmente considerando el alto costo de la vida y los gastos que ya implica mantener un vehículo.

Rechazo esta medida y solicito que se reconsidere la instalación de estos pórticos, priorizando el bienestar de la comunidad y garantizando un acceso libre de cobros para los residentes de San Antonio. Las obras de infraestructura deben beneficiar a la ciudadanía, no convertirse en una carga económica adicional para quienes vivimos y trabajamos en esta comuna.

¡San Antonio merece conectividad, no más peajes!”

509. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Los pórticos me afectarían económicamente.

Por que viajo de lunes a viernes a dejar a mis hijas al colegio a llolleo y luego a mi trabajo que esta ubicado en el cruce Cartagena y tránsito por el barrio industrial."

510. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Esto me parece una injusticia, debido que por motivos laborales me perjudica ya que para dirigirme a mi trabajo pasare por los pórticos que quieren habilitar.

La locomoción colectiva no pasa por donde yo trabajo por lo que debo transportarme con mi vehículo personal a mi trabajo, trabajo 6 días a la semana y deberé pasar 2 veces durante estos 6 días, lo cual es un desmedro económico para mí la colocación de estos pórticos.

Favor de considerar mi petición para no avanzar con esta iniciativa.

No a los pórticos."

511. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observaciones al proyecto ruta 78 fase 1 acceso sur a san Antonio es la instalación de pórticos qué cobrarán la entrada salida y transito de cualquier vehículo pero el problema que me afectará a mi y a toda la provincia porque nos cobraran el paso libre que tenemos hasta hoy no encarece la vida traslado niños al colegio al salir rumbo al trabajo al ir a Melipilla este proyecto atenta contra el trabajador que ocupa su vehículo para su traslado a estos lugares específicos"

512. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente , quiero expresar mi profundo descontento y rechazo ante la instalación de un nuevo pórtico de peajes , medida que afecta directamente a los ciudadanos que diariamente debemos trasladarnos por motivos laborales , familiares y personales .

Considero injusto que se siga imponiendo una carga económica adicional a las personas que trabajamos y nos esforzamos día a día por salir adelante , especialmente en un escenario donde el costo de la vida , los combustibles y los gastos de la vida ya representan una preocupación importante para muchas familias

Esta medida no solo perjudica económicamente a los trabajadores sino que también limita nuestra libertad de desplazamiento , obligándonos a asumir nuevos costos para utilizar para utilizar vías necesarias para cumplir nuestras actividades cotidianas .los ciudadanos no podemos seguir siendo quienes paguemos las consecuencias de decisiones que afectan nuestro bolsillo y nuestra calidad de vida .trabajar no debería significar tener que destinar una parte cada ves mayor de nuestros ingresos al pago de peajes simplemente para llegar a nuestros lugares de trabajo o regresar a nuestros hogares
.

¡Basta de seguir aumentando los costos para los ciudadanos que trabajan y sostienen el país ¡

***Merecemos respeto , consideración y medidas que favorezcan a la comunidad , no sigan afectando su economía**."*

513. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quisiera hacer una observación al presente proyecto, en cuanto a que seria muy bueno para la ciudad que el acceso se hiciera no al aire libre sino ***a través de un túnel****, considerando que ésto último generaría menos contaminación acústica y visual, no interferiría con la comuna, es decir sería mas ordenado y mas silencioso el tránsito de camiones, generando una comuna mas ordenada y menos contaminante, tomando en cuenta no tan solo el ruido, sino también la contaminación del aire. Señalar además que el tránsito de camiones pudiera ser mas seguro para ellos mismos porque sería un acceso exclusivo (fuera de la vista y acceso de terceros).*

Pienso que esto no afectaría el bienestar de sus habitantes, considerando que la cantidad de camiones siempre va al aumento y si bien el Puerto es un beneficio para el país, no debe ser un perjuicio para los habitantes de la comuna donde se lleva a cabo la actividad, debería haber un beneficio, que al menos no dañe. Me siento especialmente afectada no tan solo por la comuna sino porque mi departamento está en la Villa Estoril y por lo que entiendo el acceso pasaría muy cerca de allí generando muchos ruidos molestos y constantes, no haciendo grato vivir en ese sector."

514. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro que es una super mala idea el proyecto porque con lo cara que está la vida más encima tenemos que pagar por circular en nuestra ciudad, no quiero que se realice este proyecto por ningún motivo"

515. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Declaró mi firme rechazo por los pórticos en San Antonio, ya que estos tendrán un impacto negativos en las actividades cotidianas en nuestra zona que regularmente realizamos tendremos que pagar por acciones o trayectos básicos y obligatorios como lo son : trabajos, colegios, asistencia médica entre otros tantos, si la vida ya es difícil económicamente hablando seria aún mayor con cobros que solo nos empobrecerán. la modernización de las autopistas de carga deben ser financiadas por las grandes empresas portuarias y empresas logísticas

No a los pórticos."

516. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy guardia de seguridad y gano el mínimo , y los pórtico (TAG) que quieren instalar en san antonio hará mucho mas difícil llegar a fin de mes , pago arriendo mas mi madre esta postrada y tengo q pasar por unos de esos pórticos q piensan instalar unas 4 veces mínimo x día , tendría q vender mi auto y entro a as 07 am , por favor piensen en la gente q viene de leyda a diálisis a san antonio , no hagan mas dura la vida q la q ya es , sean mas consientes , para q pagamos permiso de circulación entonces !! Es un abuso gigante con la gente humilde !!! Y a los ricos le bajan los impuestos y el pueblo sufre !!! BASTA DE ABUSOS !!"

517. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Eliminar los pórticos de telepeaje (TAG) que puedan afectar los desplazamientos dentro de nuestra comuna.

Tarifa Cero para los vehículos de residentes de San Antonio, solicitando al MOP considerar la modificación de la concesión por razones de interés público.

Seguridad en la ruta, revisión permanente de la carretera. Evaluación de los accidentes y mejora vial.

Cumplimiento obligatorio de la caletera de la ruta, que permita la toma de decisiones de los conductores por cual transitar a.

Calzadas laterales gratuitas, continuas y seguras, para evitar que el tráfico sea desviado hacia calles y pasajes de nuestros barrios.

Protección de nuestros barrios y familias, considerando los impactos de la fragmentación territorial y los efectos sociales y económicos del proyecto.

Mitigaciones reales, incluyendo medidas frente al ruido y al tránsito de camiones y soluciones viables para las familias y la comunidad que pudieran verse afectadas."

518. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: DGA, Ord. 772, descripción del proyecto

Me sumo al pedido de la DGA de individualizar en el Capítulo 1 la obra «Cajón La Playa», con su ubicación, dimensiones, profundidad de excavación y distancia a la napa y a los cuerpos de agua superficiales. Pido además justificar la afirmación de que no genera abatimientos sostenidos."

519. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: DGA, Ord. 772, descripción del proyecto (tablas 23 y 39; Capítulo 4)

Las tablas 23 y 39 dan caudales de 3 a 22 l/s, pero el Capítulo 4 usa 13 a 22 l/s. Pido que el titular corrija la cifra o explique el escenario que la justifica."

520. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: DGA, Ord. 772, descripción del proyecto (figuras 52 y 53)

Me sumo al pedido de la DGA de indicar la distancia mínima entre los muros y el deslinde del álveo o la ribera en el Estero El Sauce y en el Humedal Lagunas de Llolleo, o confirmar que quedan fuera de cauce."

521. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: DGA, Ord. 772, plan de cumplimiento (PAS)

La DGA no puede dar conformidad a los antecedentes y pide que el titular haga un procedimiento de aplicabilidad de los permisos de su competencia. Pido también que aclare si aplica la excepción de los artículos 41 y 171 del Código de Aguas para obras del MOP a los muros TEM."

522. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: DGA, Ord. 772, efectos del artículo 11

La DGA considera que los pozos PB1 a PB3 constituyen la acción «Extraer». Pido que el titular reconozca esa acción y justifique el seguimiento con piezómetros, porque no evalúa un impacto que lo haga necesario. Pido además definir qué se medirá, con qué umbrales y qué medidas se tomarán si los niveles salen de lo modelado."

523. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: DGA, Ord. 772, efectos del artículo 11 y artículo 6° letra c) del RSEIA

Los radios de influencia son de unos 150 m (PB3) y 230 m (PB1). La línea base registra 142 derechos de agua subterránea en San Antonio, incluidas captaciones cerca del Estero El Sauce. La DGA señala que el estudio no verifica si esos radios intersectan las captaciones. Pido un mapa georreferenciado que lo verifique, e informar a los titulares de las captaciones afectadas."

524. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: DGA, Ord. 772, punto 4 b)

Las lagunas de Llolleo presentan condición hipertrófica en nitrógeno y fósforo. Los impactos IO-CFA11, IC-CFA17 e IO-CFA17 se calificaron como no significativos con una matriz numérica. Me sumo al pedido de la DGA de desarrollar de forma explícita los tres criterios del artículo 6° inciso 2° del RSEIA, especialmente la capacidad de regeneración del recurso."

525. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: DGA, Ord. 772, punto 4 a)

El Capítulo 5 dice que no habrá vertidos a aguas superficiales, pero los capítulos 4 y 5 describen descargas hacia la Laguna Norte y el Estero El Sauce. Me sumo al pedido de la DGA de corregir esa afirmación y considerar la calidad de humedal de las lagunas y la ley y reglamento que las protege por lo que se solicita al titular respetar la calidad de la misma"

526. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: GORE/CORE, punto 11: polución y tránsito de maquinaria en sectores residenciales.

Pido que se controle el polvo y el tránsito de maquinaria cerca de las viviendas de Barrancas, Juan Aspeé y Barros Luco, con horarios de trabajo definidos, riego de caminos y avisos a los vecinos."

527. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: SEREMI de Salud, punto 3.

Pido evaluar el ruido de los camiones que usen freno motor o marchas bajas en la pendiente del desvío Luis Reuss hacia Villa Mar de Chile."

528. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: SEREMI de Salud, Anexo 4.3.

Pido que el flujo vehicular proyectado para 2045 se detalle por hora, porque el ruido de noche afecta más a los vecinos. y esto podrida requerir diferentes tipos de pantallas o mitigación del ruido"

529. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: SEREMI de Salud, punto 3: el estudio no evalúa esos receptores.

Pido identificar los colegios y recintos deportivos cercanos a la obra y definir medidas específicas para ellos durante la construcción."

530. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: SEREMI de Salud, punto 1.

Pido garantizar el acceso a las viviendas y a los locales de Avenida Barros Luco en cada fase de obra, y señalizar cualquier cambio de acceso con anticipación."

531. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: Municipalidad de San Antonio, Ord. 1851, punto 1.

Pido señalización peatonal, pasos seguros y rutas de emergencia durante los desvíos, porque la Municipalidad advierte mayor riesgo de accidentes con peatones y automovilistas por loque resulta, indispensable asegurar en tiempo y forma las medidas de seguridad"

532. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: Municipalidad de San Antonio, Ord. 1851, punto 1: las vías internas no contemplan mejoramiento.

Pido reparar y mejorar las vías interiores que se deterioren por el tránsito de desvío, durante la obra y al final de ella de forma que queden habilitadas para el uso adecuado de las y los vecinos"

533. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: SEREMI de Salud: no hay programa de seguimiento de vibraciones.

Pido medir vibraciones en las viviendas más cercanas a la trinchera y a la instalación de faenas, y que se transparenten los resultados, y que se tomen las medidas en toda el área de influencia del proyecto con una entidad confiable y objetiva, cuyos resultados se pongan a disposición de la comunidad de forma expeditas"

534. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: GORE/CORE, punto 11.

Pido revisar la extensión de las pantallas acústicas en Alto Barrancas y San Pedro, y en el sector bajo del Estero El Sauce, exponer las razones técnicas que determino la dimensión y extensión de las mismas. También se solicita que los tiempos de instalación sean claros y oportunos."

535. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Fuente: GORE/CORE, punto 11.

Pido reforzar la contención del sector bajo del Estero El Sauce, por el aumento de caudales y el riesgo de socavación cerca de las casas, respetando las normas ambientales de intervención de un estero"

536. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pido indicar cómo se mantendrá el acceso peatonal a la pasarela y al nuevo paradero de Colinas del Mar durante la construcción, y saber si se planteó esta situación a los y las vecinos del sector. lo que facilitaría que la instalación sea en un lugar acorde a las necesidades de la población, de no ser así se solicita al titular realice las acciones pertinentes para superar este punto"

537. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La incorporación de pórticos de telepeaje en rangos urbano y rural de la Provincia de San Antonio afectaría la economía de los ciudadanos de todas las comunas por razones de libre tránsito, educación, salud, entre otras necesidades básicas. Esto podría condicionar negativamente su calidad de vida."

538. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pido indicar cómo se mantendrá el acceso peatonal a la pasarela y al nuevo paradero de Colinas del Mar durante la construcción. y si fue consensuado con los vecinos y vecinas"

539. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pido que el titular que informe con anticipación a los vecinos las modificaciones, cortes y desvió en cada fase de la obra, con anticipación, Y dejar una línea directa que pueda resolver los conflictos o brindar soluciones directas a los y las vecinas"

540. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Cómo vecina me afectaría la instalación de 4 nuevos pórticos de telepeaje provocando cobros adicionales por traslados dentro de la misma comuna y comunas aledañas pensando que San Antonio ya tiene un alto porcentaje de cesantía, encareciendo el transporte para trabajadores, vecinos, servicios de salud al acceder principalmente a los sectores residenciales de la ciudad, por lo que exijo la anulación o modificación de los pórticos. SAN ANTONIO SIN PEAJES "

541. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi observación como ciudadana del puerto de san Antonio ,es que no deberían poner pórticos , San Antonio la comuna en si es pequeña y a sus alrededores hay pueblitos pequeños que sus habitantes viajan todos los días a trabajar al centro de llolleo ,san Antonio ,barrancas y es absurdo un peaje imaginen todos los días como va a afectar a todas las personas de la comuna siendo que no se ganan grandes sueldos. .

Por favor conciencia de todo lo que se está provocando. No más peajes ni telepeajes ya ha sido bastante el abuso de las autopistas ."

542. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La trinchera se construirá bajando la napa con tres pozos de bombeo (PB1, PB2 y PB3), que según el GORE podrían funcionar hasta 18 meses. Pido indicar cuánto bajará la napa en cada tramo, qué niveles de alerta activarán medidas y si podría afectar al Estero El Sauce y a la laguna de Llolleo.

Se solicita al titular presentar estudios que demuestren que estas acciones no significaran una modificación o alteración de las condiciones del Estero y en especial del húmeda"

543. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El pozo PB1 tendría una influencia de unos 230 m y el PB3 de unos 150 m. Hay 142 derechos de agua subterránea registrados en San Antonio. Pido un mapa que muestre si esos radios los afectan, y de ser así efectuar las acciones pertinentes con los involucrados"

544. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Los caudales de los pozos aparecen como 3 a 22 l/s en las tablas 23 y 39, pero como 13 a 22 l/s en el Capítulo 4. Además, la obra «Cajón La Playa» aparece en los capítulos 4 y 5, pero no está descrita en el Capítulo 1. Pido corregir y revisar las cifras además de describir esa obra en la forma que corresponde**"*

545. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me sumo a la observación que realiza El GORE en relación al plan de contingencia que no considera la falla del bombeo ni la subida no prevista de la napa. El GORE pide además explicar cómo se evita la intrusión salina en el acuífero costero. y se expliciten de forma clara las medidas de emergencia y protocolos de acción , responsables y criterios de activación."

546. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La calidad de vida en San Antonio es muy mala, calles pésimas, delincuencia, todo sucio, no contamos con lo que tiene otras ciudades y somos el primer puerto de chile. mi localidad el tranque siempre somos el patio trasero, en basura, calles, energía eléctrica, agua potable etc. Ahora nos quieren subir más el costo de la vida por elegir vivir en el campo para poder trasladarnos a la. Cuidad. No lo podemos aceptar. Estás decisiones no están pensando en las personas naturales y contribuyentes. Están pensando primero en la concesionaria de ruta 78 y todos los derivados.

No tiene la necesidad no cubierta de llegar a finde mes, con el alza de todo ya no estamos llegando.

Tener un vehículo ya no es un lujo, una necesidad para nosotros que vivimos en el.campo. la locomoción una mugre, se hacen reuniones y no cumplen.

Den respiro a la gente por favor"

547. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"ELIMINAR PORTICOS DE TELEPEAJE (afectan el libre desplazamiento y libertad de acción de los habitantes).

TARIFA CERO (PARA VEHICULOS RESIDENTES)

CALZADAS LATERALES GRATUITAS, CONTINUAS Y SEGURAS.EVITAR QUE EL TRAFICO SE DESPLACE A AREAS COLINDANTES RESIDENCIALES.

PROTECCION DE BARRIOS Y FAMILIAS.CONSIDERAR IMPACTOS DE FRAGMENTACION TEERITORIAL Y EFECTO SOCIAL.

PORQUE LA COMUNA DEBE SOLVENTAR EL COSTO ECONOMICO DE UNA AUTOPISTA QUE MUEVE MILLONES DE DOLARES EN MERCADERIAS PORTUARIAS QUE SOLO BENEFICIA A UNOS POCOS EMPRESARIOS????....."

548. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los servicios públicos y de emergencia se encuentran en san Antonio, al igual que colegios y supermercados, este proyecto encarece de manera importante la vida a los vecinos de zonas rurales y a los Sanantoninos en general.

No existen vías alternativas seguras, ni de calidad, toda vez que las caleteras se usan como aparcaderos de camiones y sida e ingreso de carga desde y hacia los extraportuarios."

549. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No existen vías alternativas seguras ni de calidad para las personas que se desplazan diariamente a su trabajo o los niños al colegio.

Los caminos laterales se usan como aparcaderos de camiones y ahí de encuentran instalados los almacenes extraportuarios con su salida e ingreso de carga.

Encarece de manera importante la vida de los vecinos que vivimos en la comuna en sectores rurales sin existir una gran distancia.

Los servicios públicos y de emergencia solo existen en San Antonio, al igual que colegios, supermercados, farmacias, etc...."

550. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En mi calidad de ciudadana y en pleno ejercicio de mi derecho a participar en las políticas, planes y programas de la administración pública, presento esta observación para manifestar mi postura totalmente contraria y mi profundo rechazo a la implementación de pórticos de cobro (tags) en los accesos y salidas de la comuna de San Antonio.

San Antonio es una ciudad portuaria estratégica para el país, pero históricamente hemos visto cómo la mayor parte de los ingresos generados por nuestra actividad se distribuyen hacia la capital, dejando a nuestra comuna desprovista de los beneficios de su propio esfuerzo. Sumar a esta desigualdad un cobro de peaje urbano generaría un impacto económico devastador para las familias sanantoninas, incluyéndome. Gran parte de los vecinos y vecinas debemos desplazarnos diariamente fuera de los límites urbanos de la ciudad para trabajar en los puertos secos, el barrio industrial y las compañías de contenedores. Un cobro diario por transitar hacia nuestros lugares de trabajo se traduciría en un gasto extra insostenible y en el empobrecimiento directo de nuestros hogares.

Además del grave perjuicio económico, este proyecto conlleva un alto riesgo ambiental y un deterioro en nuestra calidad de vida. La instalación de pórticos provocará, inevitablemente, una ralentización en la entrada y salida de los miles de camiones que circulan a diario. Esto agravará la congestión

vehicular, aumentará la contaminación acústica debido a los constantes bocinazos y disparará la emisión de humo y gases tóxicos sobre nuestros barrios.

Este proyecto no trae absolutamente nada bueno para la comuna ni significa un mejoramiento para nuestra infraestructura local; por el contrario, las utilidades irán a parar únicamente a manos de empresarios que ni siquiera viven en San Antonio y que no sufrirán estas externalidades. Por todo lo expuesto, dejo constancia del impacto sumamente negativo que la instalación de estos tags tendría para los vecinos y vecinas, y exijo que se escuche a la comunidad frente a esta medida perjudicial y al rechazo total de este inaudito proyecto de ley."

551. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 1

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"

Materia: Falta de justificación técnica y ambiental de la elección de Laguna Norte del Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo ("Ojos de Mar") como receptor de las aguas subterráneas extraídas durante la construcción de la Trinchera Barros Luco.

1. Antecedentes del Estudio de Impacto Ambiental

El Capítulo 10 del EIA, página 28, señala expresamente que, durante la fase de construcción, la ejecución de la trinchera requiere deprimir la napa freática mediante pozos de bombeo, cuyas aguas serán depositadas en Laguna Norte del Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo. Esta afirmación se reproduce en el Capítulo 17, página 129.

El Capítulo 1, páginas 103 a 105, describe la instalación de tres pozos de bombeo (PB1, PB2 y PB3) destinados al abatimiento de la napa. Asimismo, el anexo de Ingeniería Básica, Tomo 5: Hidrogeología, presenta escenarios de extracción para períodos de 6, 12 y 18 meses. Estos antecedentes explican la necesidad constructiva del bombeo, pero no constituyen, por sí solos, una justificación de la elección de Laguna Norte como cuerpo receptor.

El Capítulo 4, en la evaluación del impacto IC-CFA12 (páginas 82 a 88), analiza principalmente la modificación del acuífero asociada al abatimiento. En cambio, el análisis de las aguas lluvias y su evacuación hacia receptores superficiales (páginas 77 a 80) corresponde a una fuente de agua y a condiciones de descarga distintas de las aguas subterráneas bombeadas durante la construcción.

2. Fundamentación de la observación

En los capítulos, anexos técnicos, permisos sectoriales, memorias y antecedentes cartográficos revisados del expediente no se ha identificado una fundamentación técnica y ambiental específica que explique por qué se seleccionó Laguna Norte como receptor de las aguas de abatimiento, ni una comparación documentada de alternativas de conducción, manejo, tratamiento o disposición. Esta constatación se refiere a los antecedentes efectivamente examinados y no supone afirmar que no puedan existir complementaciones posteriores en el procedimiento.

La justificación de la extracción de agua subterránea para mantener seca una excavación es una cuestión diferente de la justificación de su descarga en un humedal. En particular, la modelación de los efectos del abatimiento sobre el acuífero no reemplaza la evaluación de los efectos que la incorporación artificial de esa agua podría ocasionar en Laguna Norte, considerando sus caudales, duración, composición físico-química y condiciones ecológicas.

Resulta necesario evaluar si la descarga podría modificar los niveles y tiempos de residencia del agua, la salinidad y conductividad eléctrica, la temperatura, la concentración de nutrientes, el oxígeno disuelto, la turbidez y los sedimentos, así como las condiciones tróficas y las comunidades acuáticas. El análisis debe considerar la eventual conectividad hidrológica y ecológica de Laguna Norte con Laguna Sur y Laguna Chica, sin presuponer que una descarga favorable para la excavación sea ambientalmente adecuada para el sistema lagunar.

Adicionalmente, el mismo Capítulo 10, página 28, reconoce que, ante eventuales derrames accidentales de hidrocarburos durante la construcción, estos podrían ser transportados hasta Laguna Norte mediante el escurrimiento de aguas lluvias o el bombeo para deprimir la napa. Ello constituye un riesgo potencial identificado en el propio EIA, no evidencia de contaminación efectivamente ocurrida. En consecuencia, es indispensable precisar controles de calidad previos a la descarga, medidas de prevención y contención, y procedimientos de interrupción oportuna ante alteraciones de la calidad del agua.

La evaluación debe considerar los criterios mínimos de sustentabilidad de los humedales urbanos establecidos en el artículo 3 del D.S. N.º 15/2020 del Ministerio del Medio Ambiente, particularmente aquellos referidos a la mantención del régimen hidrológico superficial y subterráneo, el balance hídrico, la conectividad y la calidad de los recursos hídricos. También debe examinarse la pertinencia de evaluar estos efectos conforme a la Ley N.º 19.300 y al Reglamento del SEIA, sin confundir la extracción desde el acuífero con la descarga hacia el cuerpo receptor.

Aplicación de los criterios mínimos para la mantención del régimen y conectividad hidrológica del humedal urbano

El artículo 3, letra b), numeral i, del Decreto Supremo N.º 15/2020 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento de la Ley N.º 21.202, establece como criterio mínimo de sustentabilidad de los humedales urbanos la mantención de su régimen y conectividad hidrológica, comprendiendo expresamente el balance hídrico, los volúmenes de entrada, acumulación y salida de agua, los patrones de inundación, los niveles y volúmenes de agua, su estacionalidad, el régimen de sedimentos y la conectividad entre humedales adyacentes y entre las aguas superficiales y subterráneas.

En este contexto, la decisión del titular de descargar en Laguna Norte las aguas subterráneas extraídas durante la construcción de la Trinchera Barros Luco debe ser evaluada específicamente respecto de estos criterios, toda vez que constituye un aporte artificial de agua que podría modificar las condiciones hidrológicas existentes en el humedal. La sola evaluación de los efectos del abatimiento de la napa freática no permite establecer si los volúmenes descargados, su duración y variabilidad temporal son compatibles con el régimen hidrológico y el funcionamiento ecológico de Laguna Norte y del sistema lagunar del cual forma parte.

Cabe destacar que el artículo 3, letra c), numeral i, del mismo reglamento dispone expresamente que los criterios mínimos de sustentabilidad establecidos en sus letras a) y b) se aplicarán a los proyectos o actividades que ingresen al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, para determinar la existencia de impactos ambientales significativos conforme al artículo 11, letras b) y d), de la Ley N.º 19.300.

En consecuencia, se solicita al titular demostrar fundadamente la compatibilidad de la descarga proyectada con dichos criterios, mediante una evaluación específica del balance hídrico de Laguna Norte, considerando los aportes y salidas naturales y artificiales, los niveles de agua, su variabilidad estacional, la duración y los volúmenes del bombeo y la conectividad hidrológica con Laguna Sur y Laguna Chica. Asimismo, se solicita al Servicio de Evaluación Ambiental verificar expresamente el cumplimiento de estos criterios en la evaluación de los impactos del proyecto.

3. Aplicabilidad del artículo 41 de la Ley N.º 21.600

Se solicita al titular determinar fundadamente la aplicabilidad del artículo 41 de la Ley N.º 21.600 a la descarga de las aguas subterráneas extraídas durante la construcción de la Trinchera Barros Luco hacia Laguna Norte del Humedal Ojos de Mar.

Para ello deberá acreditar la condición jurídica del humedal respecto del inventario nacional y de los sitios prioritarios; establecer si la incorporación de las aguas bombeadas constituye una alteración física en los términos de dicha disposición; e identificar las autorizaciones que correspondan.

Se solicita, asimismo, un pronunciamiento fundado del Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas respecto de la eventual exigencia del permiso previo establecido en el artículo 41 y de la compatibilidad de la descarga con la conservación de la estructura y las funciones ecológicas del humedal.

4. Solicitudes para la evaluación ambiental

Por las razones expuestas, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que esta observación sea considerada fundadamente en la evaluación del proyecto y que requiera al titular, mediante los instrumentos procedimentales que correspondan, entregar los siguientes antecedentes:

1. Justificación del receptor y análisis de alternativas. Identificar el documento, memoria y sección del EIA que fundamentan la elección de Laguna Norte; de no existir esa fundamentación, presentar una evaluación comparativa de alternativas técnicamente factibles para el manejo y disposición de las aguas extraídas, incluyendo sus efectos ambientales y las razones de selección o descarte de cada una.

2. Proyecto de conducción y descarga. Precisar ubicación georreferenciada del punto o puntos de descarga, trazado y características de tuberías o colectores, condiciones de operación, caudales de diseño, duración estimada, volúmenes acumulados y eventuales sistemas de retención o tratamiento, diferenciando expresamente este sistema del drenaje de aguas lluvias.

3. Balance hídrico y caracterización de las aguas. Presentar el balance de volúmenes extraídos y descargados bajo los escenarios constructivos evaluados; caracterizar el agua a bombear, atendiendo a su variabilidad espacial y temporal, y compararla con la calidad de agua y las condiciones de base de Laguna Norte.

4. Evaluación específica de impactos. Analizar cuantitativamente los potenciales efectos de la descarga sobre niveles, salinidad, temperatura, nutrientes, oxígeno disuelto, circulación, sedimentos, comunidades acuáticas, condiciones tróficas y conectividad con las otras lagunas del sistema. Determinar si esta acción ha sido evaluada como fuente de impactos propios de la fase de construcción y justificar la conclusión de significancia ambiental que corresponda.

5. Prevención y respuesta ante contaminación. Desarrollar medidas verificables para evitar el transporte de hidrocarburos u otras sustancias potencialmente dañinas por la vía de bombeo; establecer monitoreo del agua extraída antes de la descarga, puntos representativos de control dentro de la laguna, indicadores, umbrales de alerta, mecanismos de retención o tratamiento y condiciones de suspensión inmediata de la descarga ante eventos de riesgo.

6. Compatibilidad normativa y pronunciamiento sectorial. Acreditar la aplicación de los criterios del artículo 3 del D.S. N.º 15/2020 y determinar fundadamente la pertinencia del artículo 41 de la Ley N.º 21.600, incluyendo el pronunciamiento del Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas y la identificación de los permisos y autorizaciones que correspondan.

7. Respuesta fundada. Exponer de manera expresa, en el expediente, los antecedentes que permiten concluir que la alternativa seleccionada es ambientalmente adecuada, de modo que la decisión de descargar al humedal pueda ser examinada y debidamente considerada por el SEA y la ciudadanía.

5. Referencias del expediente y normativa

• Capítulo 10, Cumplimiento de la Legislación Ambiental Aplicable, p. 28: destino de las aguas de bombeo y riesgo de transporte de hidrocarburos.

• Capítulo 17, Fichas Resumen, p. 129: referencia al destino de las aguas extraídas.

• Capítulo 1, Descripción del Proyecto, pp. 103–105: sistema de abatimiento de napa y pozos PB1, PB2 y PB3.

• Anexo Capítulo 1, Ingeniería Básica, Tomo 5: Hidrogeología, Tabla 2.4, p. 31: escenarios de bombeo.

• Capítulo 4, Evaluación de Impactos, pp. 77–80 (escorrentía y aguas lluvias) y pp. 82–88 (impacto IC-CFA12, acuífero).

• Capítulo 3, Línea de Base, numerales 3.3.2 (hidrogeología) y 3.5.1 (calidad de aguas superficiales).

• D.S. N.º 15/2020 del Ministerio del Medio Ambiente, art. 3; Ley N.º 21.600, art. 41; Ley N.º 19.300 y D.S. N.º 40/2012, Reglamento del SEIA."

552. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Proyectos en conjunto***

Pido evaluar esta ruta junto con la ampliación del Puerto Exterior (RCA de junio de 2026), la Ruta 66 (subsector B5) y la Fase 2, tanto en construcción como en operación, Pido al titular transparente los antecedentes de este proyecto que corresponden a estudios de puerto exterior. Razón por la cual se solicita al SEA indicar al titular que debe presentar sus propios estudios en consideración a la gran cantidad de observaciones de ese proyecto por estudios erróneos y. o incompletos"

553. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En los estudios presentados por el titular en relación a paleontología están las figuras 6 y 7 indican susceptibilidad alta, pero la figura 5 ubica parte del proyecto en unidades fosilíferas. Por lo que pido precisar y reevaluar ese impacto y aplicar la guía del CMN de 2016."

554. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita al Titular presentar los estudios técnicos y ambientales que justifican la decisión de elegir Laguna Norte del Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo ("Ojos de Mar") como receptor de las aguas subterráneas extraídas durante la construcción de la Trinchera Barros Luco, de no contar con ellos se solicita sean realizados y presentados a la comunidad previo a la implementación del proyecto ."

555. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Ruido nocturno***

SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (Anexo 4.3)

El Anexo 4.3 muestra impactos moderados de noche en los receptores R3, R4, R5 y R8, pero la conclusión dice que no hay impacto significativo. Además, la línea base nocturna ya supera los 50 dB(A)

en varios puntos. Pido al Titular hacer nuevos estudios que confirmen o modifiquen la información presentada de manera errónea"

556. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Barreras acústicas y efecto cajón***

SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (figuras 94 a 108); SBAP, Ord. DRVA-01491/2026

Las barreras acústicas miden 3,6 m de alto, con 631 m lineales (441 m y 190 m), junto al humedal Ojos de Mar. Según el SBAP, sumadas a las pantallas del Puerto Exterior podrían crear un «efecto cajón» que aísle a aves y herpetofauna. Además, el SEREMI señala que el ruido seguirá alto en bodegas, viviendas, la rotonda, el supermercado Líder y locales de Avenida Barros Luco. Pido definir ubicación y tipo de barreras, indicar los niveles de ruido que quedarían y evaluar el efecto acumulativo con el puerto.

Y presentar estudios que muestren que este tipo de instalación no perjudicara las lagunas o alterara de manera negativa sus condiciones"

557. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como habitante y periodista de San Antonio, usuario diario del transporte público entre Barrancas y Llolleo, y conocedor de la realidad social de San Antonio presento las siguientes observaciones al proyecto:

1. Afectación a la respuesta ante emergencias (Seguridad Pública): Si bien los carros bomba están eximidos por ley, los voluntarios de bomberos se desplazan en sus vehículos particulares hacia los cuarteles o siniestros. La instalación de pórticos urbanos de TAG retrasará los tiempos de respuesta y aplicará un cobro injusto a los rescatistas que acuden a emergencias críticas dentro de la comuna.

2. Impacto socioeconómico en el Transporte Público: Al moverme en locomoción colectiva, existe un riesgo inminente de que las empresas traspasen el costo del TAG a las tarifas de los pasajes. El proyecto no detalla medidas para proteger a los usuarios cautivos del transporte público urbano, lo que va a complicar aun más el costo de la vida en nuestro país debido a las medidas económicas del actual gobierno que han sido nefastas.

3. Congestión y ruido local: El flujo vehicular desviado por los pórticos colapsará las vías alternativas internas, aumentando los tiempos de viaje, el material particulado y la contaminación acústica entre Barrancas y Llolleo.

Solicitudes formales al SEA:

• Derechamente evitar la implementación de estos pórticos"

558. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi preocupación y rechazo ante la eventual instalación de pórticos de TAG en San Antonio, ya que soy residente de la comuna y debo salir diariamente a trabajar fuera de ella.

Esta medida significaría un gasto adicional obligatorio en mi presupuesto mensual, afectando directamente mi economía familiar, considerando que ya debo asumir gastos de combustible, mantención del vehículo y otras necesidades básicas.

No considero justo que los trabajadores tengamos que pagar más por trasladarnos diariamente para cumplir con nuestras obligaciones laborales. Solicito que se considere la realidad económica de los residentes y la no instalación de los pórticos de TAG."

559. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Actualmente tengo una pequeña empresa de transporte de personas, entre las localidades de San Antonio, Malvilla, Lagunillas y Santo Domingo, motivo por el cual nos veremos muy afectados ante la posibilidad de tener que pagar por el tránsito diario de nuestros vehículos, obligándonos a tener que traspasar este gasto a nuestros usuarios.

Esto me preocupa por cuanto verá mermada la atención de clientes, y además, tendremos que subir la tarifa de transporte."

560. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la actualidad transito habitualmente varias veces al día por la ruta, de la cual me genera mucha inseguridad, por el alto tráfico y velocidad con que transitan los camiones que van o salen del puerto.

Lo que no me queda en claridad es de que forma podré transitar de forma segura por esta ruta, teniendo que pagar, exponiéndome a mucho más flujo de camiones por la ampliación del puerto."

561. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto en su fase 1 ruta 78, acceso sur, implementa ampliar terceras pistas desde el enlace L. Reuss hasta el ingreso la trinchera.

- *Habría una virtual inconsistencia en el enlace de este proyecto versus el proyecto ruta 78 fase*
- *Esto produciría una inconsistencia cuello de botella vial en la entrada y salida que no se resuelve desde ninguna perspectiva durante todo el desarrollo del proyecto generando por un lado 3 pistas y por otro lado 2 manteniendo una problemática que actualmente repercute ya en la ciudadanía.*
- *Se solicita al titular resolver esta situación y presentar la corrección"*

562. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como habitante de Llolleo, habitamos un barrio caracterizado por su quietud respecto al resto de la comuna. De acuerdo con los criterios internacionales de la Federal Transit Administration (FTA 2018) citados en el informe, los datos proporcionados en este proyecto constituyen un impacto severo sobre la salud y el descanso de la población. Introducir tráfico masivo de transporte pesado de carga hacia el puerto romperá abruptamente la tranquilidad de nuestras viviendas.

Consumir material particulado MP10, MP2,5 ruidos mal medidos y vibraciones ayudan a desmejorar la calidad del aire; por esta razón, al SEIA le solicito, pida al titular ejecute un nuevo catastro de calidad del aire que incluya ruido; de igual forma, me opongo a la instalación de pórticos"

563. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Primeramente manifestar mi preocupación por agregar a este antiguo proyecto, el cobro de peajes para el tránsito de todo tipo de vehículos.

A la vez, reclamar por estos cobros a la comunidad que habitualmente transitamos por esta ruta con ocasión de nuestros trabajos, o por traslados a otros sectores rurales de la comuna.

Encuentro muy injusto que se nos exija pago de peajes a las y los vecinos de la comuna, por una ruta que sirve principalmente a quienes transitan desde y hacia el puerto, que genera externalidades negativas a la comunidad y que nos pone en peligro diariamente por la gran cantidad de camiones que circulan."

564. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Primero manifestar mi preocupación, ante el crecimiento permanente de la actividad portuaria y el puerto mismo, en desmedro del deterioro de nuestra ciudad.

Mi observación dice relación con el hecho de que, casi todas las semanas nos vemos invadidos por el tránsito de camiones en la ciudad, ya sea por accidentes en la ruta, o por atochamientos en el puerto.

De este hecho que expongo, nos vemos afectados por ruidos de bocinazos, contaminación del aire por emanaciones de gases de motores, además del daño a las calles de la ciudad.

Esto se debe a mi percepción, porque ni el titular ni concesionarios del proyecto, han tomado medidas para solucionar los problemas que nos impactan en nuestra calidad de vida."

565. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Creo pertinente encontrar alguna alternativa para las comunidades rurales de la provincia. Todos sabemos que necesitamos mejorar los accesos al puerto, pero esa mejora no debe ir en contra el ecosistema de las familias rurales.

En las zonas rurales no hay colegios hasta cuarto medio. El sistema de admisión escolar asignó a colegios, en mi caso y se que muchos más, a un colegio de Llolleo. Por lo tanto, transito diariamente dos veces al día (mínimamente) por la ruta 78.

Mis ingresos no se verán beneficiados con el proyecto. Yo vivo y trabajo en la zona rural. Mis ingresos no provienen de trabajo logístico portuario, ni nada relacionado con la gestión logística (cuyos accesos pretende mejorar este proyecto).

Además, es importante exponer que la preocupación del tema no sólo responde a este tema personal. Hay muchas variables sociales que no se están considerando.

Es que en las zonas rurales no existen servicios básicos. No hay carabineros, no hay servicio de urgencia médica y un sinfín de servicios que se encontrarán a, mínimo, un peaje de distancia.

Creo de importancia encontrar una solución para las comunicades rurales, quizás las patentes de autos particulares un convenio de costo cero. O una solución real. No una ruta alternativa, ya que eso será creado para nuestras realidades. Pero, en la práctica, los camiones porteadores la utilizarán para disminuir sus costos de traslado y ofrecer un servicio más barato al mismo puerto, lo que seguirá perjudicando nuestra calidad de vida.

La localidad rural de San Antonio no es comparable a cualquier lugar comunicado por autopistas con peaje de la región de Valparaíso. En Olmué, en Quillota, en Villa Alemana cuentan con servicio de emergencia médica, con oferta escolar hasta cuarto medio y un sinfín de servicios sin tener que cruzar un pórtico. Nuestra realidad, se encuentra muy distante a esas prestaciones. Sin esas prestaciones, es inadmisible el cobro de peaje. Ya que son necesidades primarias. No lujos."

566. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“La villa Estoril es un sector vecino con espacio natural como es el Estero el sauce. Las vibraciones y los ruidos de alta intensidad producto del tránsito ferrocarriles produce perturbación a la avifauna nativa y los miembros de la comunidad Estoril. Solicito al SEA exija al titular lo siguiente. Zona de amortiguamiento acústico y barrera vegetal, (arboleda) entre el condominio y el Estero, del mismo modo, implementar un plan de monitoreo permanente..”

567. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“- el estudio ambiental no considero a nuestra villa con precisión del incremento de los niveles sonoros y vibraciones que afectaran nuestro diario vivir.

-se solicita al titular tomar en consideración nuestras solicitudes para poder tener una mejor calidad de vida la solicitud es para nuestros domicilios ventanas acústicas, puertas acústicas para poder amortiguar los ruidos sonoros que afectaran nuestra comunidad.”

568. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“-se solicita al SEIA por el intermedio, pida al titular realice modelaciones acústicas tridimensionales especificas para cada condominio.

-según la organización mundial de salud y ministerio del medio ambiente, los vecinos que habitan en villa Estoril podrían estar teniendo más de algún daño de salud como trastornos del sueño ya que los niveles de decibeles son superiores a 50 db de noche”

569. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Buenas tardes, no estoy de acuerdo con la instalación de pórticos en la autopista de acceso al puerto, vivimos en el sector rural de Quillaycillo y nos queda lejos viajar a San Antonio, con pórticos será aún mas caro.”

570. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Frente al proyecto, es importante tomar en cuenta la necesidad del block 210 que esta más cercano a la carretera donde a futuro con la ampliación y el aumento de camiones el ruido, vibraciones y poluciones afectará el block. Para ello, es importante adecuar los departamentos con ventanas antirruidos y puertas.”

571. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Solicito al Titular del Proyecto y a la Autoridad Ambiental responder y abordar técnicamente los siguientes puntos:

1. Impacto en la Conectividad Rural, Aislamiento y Seguridad Vial

Interrupción de caminos locales y servidumbres: Las obras de ensanche y construcción de la ruta amenazan con cortar, aislar o dificultar el acceso a nuestras vías habituales de tránsito, servidumbres y caminos de servidumbre rural hacia nuestros hogares y predios.

Falta de cruces peatonales y pasarelas seguras: Exijo que se transparenten las soluciones concretas para el cruce de peatones, escolares, adultos mayores y animales en nuestro sector. No se especifica con claridad la ubicación de pasarelas peatonales, paraderos iluminados y pasos de ganado/maquinaria agrícola, lo que nos expone a un altísimo riesgo de atropellos por el aumento de velocidad y flujo de transporte pesado.

Aumento de tiempos de traslado e incomunicación: Las desviaciones y cortes durante la fase de construcción nos generarán un aislamiento severo para acceder a servicios básicos como salud (CESFAM/Hospital), educación y comercio en San Antonio. Solicito rutas de servicio garantizadas, pavimentadas y mantenidas a costo del titular.

2. Afección Ambiental, Polvo y Destrucción del Entorno Rural

Contaminación por Material Particulado (Polvo): En la zona rural dependemos de la calidad del aire para nuestro diario vivir, nuestros cultivos y animales. La humectación con camiones aljibe propuesta en el EIA es una medida completamente insuficiente. Exijo exigencias de pavimentación inmediata de vías de acceso a faenas y supresores de polvo de alta efectividad para evitar afecciones respiratorias.

Afectación a Cauces, Esteros y Pozos de Agua: Nuestra comunidad depende del agua subterránea (pozos, APRs) y esteros locales. Solicito que el Titular demuestre mediante estudios hidrogeológicos detallados que las excavaciones, movimientos de tierra y maquinarias no afectarán la napa subterránea ni contaminarán nuestros cursos de agua por derrames de aceites, combustibles o sedimentos.

Pérdida de Vegetación y Fauna Nativa: El proyecto contempla el escarpe y la eliminación de vegetación local que sirve de refugio a fauna y protegen nuestros suelos. Exijo planes de reforestación en la misma zona rural afectada y no en comunas distantes, asegurando la mantención de los árboles plantados.

3. Deterioro de la Calidad de Vida, Ruido y Tranquilidad del Campo

Polución Acústica y Vibraciones (Construcción y Operación): La vida rural se caracteriza por la tranquilidad. El incremento del tráfico de camiones pesados a alta velocidad generará ruidos de bajo y alto tono sostenidos día y noche. El EIA no garantiza barreras acústicas naturales o físicas suficientes para los sectores rurales. Solicito la instalación obligatoria de pantallas/barreras acústicas fijas que protejan las viviendas rurales cercanas a la franja de concesión.

Riesgo por Transporte de Sustancias Peligrosas: La ruta incrementará el paso de camiones con cargas peligrosas hacia el puerto. Exijo la presentación de un Plan de Contingencias y Emergencias Rural específico para nuestro sector, considerando que la respuesta de bomberos o ambulancias hacia las zonas rurales suele ser más lenta."

572. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**SOLICITA MODIFICACIÓN ADMINISTRATIVA DE CONTRATO DE CONCESIÓN POR RAZONES DE INTERÉS PÚBLICO, ENMIENDA DE VICIOS DE ORIGEN Y EQUIDAD TERRITORIAL (D.S. MOP N° 900)***

***A:** MINISTRO(A) DE OBRAS PÚBLICAS; DIRECTOR(A) GENERAL DE CONCESIONES DEL MOP*

[Información sensible oculta] ante esta autoridad vial comparecemos con el debido respeto y exponemos:

Que, en uso de la facultad constitucional de petición consagrada en el artículo 19 N° 14 de la Constitución Política, y en virtud de las potestades de imperio y las prerrogativas de modificación unilateral que el ordenamiento jurídico confiere al Estado sobre los contratos de obras públicas

(Artículos 19 y 24 del Decreto N°900), venimos en solicitar formalmente que este Ministerio ***ordene la modificación unilateral del Contrato de Concesión correspondiente al proyecto "Ruta 78 - Fase 1: Concesión Autopista Santiago-San Antonio"****. Esta solicitud busca descartar la instalación de pórticos Free Flow en los accesos inmediatos a San Antonio, disponiendo soluciones técnico-contractuales que resguarden la rentabilidad social sin alterar de forma arbitraria el equilibrio económico-financiero de la concesión, fundado en los siguientes argumentos:*

I. FUNDAMENTACIÓN DE DERECHO Y VIABILIDAD CONTRACTUAL ALTERNATIVA

1. Compatibilidad Legal entre el Equilibrio Económico y la Rentabilidad Social (Art. 19 y ss. DFL MOP N° 850)

La Ley de Concesiones de Obras Públicas se apoya de manera estricta en el binomio de ***rentabilidad social y equilibrio financiero****. Si bien el Concesionario tiene derecho a mantener ingresos suficientes para cubrir su inversión y operación, el Estado tiene la obligación de velar porque las obras se justifiquen en términos de beneficio social, desarrollo regional y acceso equitativo a la infraestructura.*

La instalación de pórticos de telepeaje en accesos urbanos de San Antonio rompe este principio al generar externalidades negativas críticas en la conectividad local, actuando como un cobro intraurbano forzoso para los residentes y afectando la competitividad de la cadena logística portuaria. El fin público de modernizar el acceso al principal puerto de carga del país no puede ejecutarse precarizando la economía vial de una provincia entera.

2. Flexibilidad Contractual Mediante Instrumentos Legales Vigentes (Art. 24 Decreto N° 900)

Hacemos presente a esta autoridad que la Ley de Concesiones dota al MOP de herramientas expresas para resolver conflictos de afectación comunal mediante ***Convenios Complementarios****, permitiendo ajustar tarifas, incorporar nuevas obras o reubicar peajes sin desamparar financieramente al Concesionario. La Circular Aclaratoria N° 3 (Respuestas 4 y 15) de este proceso de licitación ratifica que el MOP blindó sus facultades al decretar que la Sociedad Concesionaria estará obligada a acogerse a los cambios en los criterios de cobro que fije la autoridad, sin derecho a indemnizaciones imprevistas.*

Para subsanar el impacto ciudadano dañino a San Antonio, Santo Domingo, Cartagena y El Tabo, esta presentación propone tres alternativas técnico-contractuales plenamente viables y ajustadas a Derecho:

- ***a) Implementación de un Peaje Sombra con compensación estatal:*** *El Estado asume el pago compensatorio correspondiente al tráfico local de residentes a la Sociedad Concesionaria, calculado sobre el flujo vehicular esperado y financiado con cargo al presupuesto sectorial del MOP.*
- ***b) Convenio Complementario con Fondos Regionales:*** *Suscripción de un acuerdo colaborativo entre la Dirección General de Concesiones y el Gobierno Regional de Valparaíso para destinar recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) u otros instrumentos de inversión pública para subsidiar la afectación intradistrital.*
- ***c) Reubicación del cobro hacia peajes troncales existentes (Ruta 78):*** *Ajustar la localización geométrica de los pórticos, trasladando la fuerza de la recaudación y el cobro del TAG hacia los peajes troncales ya operativos en la carretera, eliminando las barreras arancelarias de los accesos inmediatos a la ciudad.*

3. El Precedente Político-Administrativo de San Pedro de la Paz y Coronel

Invocamos la aplicación del principio de igualdad ante la ley y no discriminación arbitraria. En la Ruta 160 (Región del Biobío), el MOP descartó la instalación de pórticos de cobro urbano tras comprobar que la tarifa interna estrangulaba la conectividad local. Las autoridades de la época que diseñaron la

licitación de la Ruta 78 omitieron de forma negligente este precedente y admitieron en la Circular Aclaratoria N° 3 (Respuesta N° 600) que se limitaron a coordinarse con entidades portuarias y de gobierno central (EPSA, SECTRA), excluyendo del diseño a los Municipios de la Provincia de San Antonio. Esta falta de servicio y omisión territorial debe ser corregida mediante la reconfiguración contractual que aquí se solicita.

II. JURISPRUDENCIA ADMINISTRATIVA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

*Invocamos la jurisprudencia de la **Contraloría General de la República (CGR)** sobre Concesiones Viales, la cual prescribe de forma vinculante:*

"El diseño y emplazamiento de plazas de peaje o pórticos de cobro electrónico debe evitar, bajo parámetros de razonabilidad, el aislamiento, la fragmentación territorial o el encarecimiento arbitrario del transporte de las comunidades locales preexistentes".

III. PETITORIO

Por las consideraciones de hecho y derecho expuestas, solicitamos a este Ministerio:

1. ***Ordenar la reformulación contractual y modificación administrativa unilateral** del contrato de concesión del proyecto "Ruta 78 - Fase 1: Concesión Autopista Santiago-San Antonio", disponiendo el descarte definitivo e inapelable de la instalación de pórticos Free Flow en los accesos inmediatos a la comuna de San Antonio.*
2. ***Evaluar y ejecutar a través de la Inspección Fiscal** una de las tres alternativas técnico-legales propuestas en esta presentación para mantener el equilibrio económico-financiero de la concesión y resguardar la rentabilidad social de la infraestructura:*
    - ***a)** La aplicación de un sistema de **Peaje Sombra** con compensación fiscal sectorial.*
    - ***b)** La tramitación de un **Convenio Complementario (Art. 24 Decreto N°900)** financiado de forma conjunta con los fondos regionales (FNDR) de la Región de Valparaíso.*
    - ***c)** El traslado definitivo de la fuerza de recaudación hacia los peajes troncales ya existentes en la Ruta 78.*
3. *Convocar de manera urgente a una mesa técnica de trabajo vinculante entre la Dirección General de Concesiones, la Municipalidad de San Antonio y los representantes del Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) provinciales para materializar la modificación contractual definitiva y garantizar la continuidad del servicio público sin perjuicio para los residentes."*

573. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En mi calidad de residente de la comuna y provincia de San Antonio, dentro del marco legal del Proceso de Participación Ciudadana (PAC) del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", vengo en formular las siguientes observaciones, reparos y solicitudes de aclaración

1. Falta de justificación de cobro intraurbano y alteración de los sistemas de vida (Art. 7 RSEIA)

*El proyecto contempla dentro de sus obras permanentes la incorporación de **pórticos de peaje/telepeaje** en el tramo de acceso y enlaces urbanos. Al respecto, señalo:*

- ***Inexistencia de beneficio en tiempos de viaje local:*** *Como residente habitual, los desplazamientos cotidianos dentro de la comuna (tráfico urbano y periurbano) ya cuentan con tiempos de traslado expeditos y adecuados para vehículos particulares. Las obras de ampliación de capacidad a terceras pistas, trincheras y nuevos ramales están primordialmente diseñadas para resolver la demanda logística pesada de camiones y transporte de carga hacia los terminales marítimos de EPSA.*
- ***Segregación económica y vulneración del Medio Humano:*** *Gravar el tránsito vehicular cotidiano de los habitantes mediante pórticos urbanos representa un detrimento patrimonial directo e injustificado para las familias de San Antonio. Esto constituye una alteración relevante a las condiciones de vida y movilidad (Art. 11 letra c de la Ley 19.300 y Art. 7 letras a y b del Reglamento del SEIA), sin que el EIA haya evaluado cabalmente el impacto socioeconómico que este sobrecosto genera en el presupuesto de los hogares residentes.*

2. Falta de internalización de costos por los generadores de la carga (Principio "El que contamina / degrada, paga")

- *El principal beneficiario de la reconfiguración geométrica, ampliaciones y nuevos accesos es el* ***ecosistema logístico, portuario y naviero****, el cual requiere fluidez para el traslado de contenedores y mercancías hacia y desde el primer puerto del país.*
- *Resulta arbitrario que se transfiera el costo del financiamiento de una infraestructura al servicio de la industria portuaria a los propios vecinos de San Antonio. La comuna históricamente ha soportado las externalidades negativas de la actividad portuaria (congestión de camiones, deterioro de calzadas, ruido, polvo y contaminación) sin percibir una retribución proporcional que subsane el notorio rezago en infraestructura social y equipamiento urbano local.*
- *Los costos de explotación, mantención y recuperación de la inversión deben ser absorbidos directamente por las empresas concesionarias, operadoras navieras y transportistas de carga*

3. Preguntas y peticiones concretas al Titular (para ser respondidas en la Adenda):

1. Modelación del impacto económico en residentes: *Se solicita al Titular que aclare y presente un estudio cuantitativo sobre el impacto económico mensual que causarán los pórticos proyectados en los habitantes de San Antonio que utilizan a diario estos tramos.*

2. Definición de exención y tarifa local cero: *Se exige al Titular y al MOP explicitar si el proyecto contempla un mecanismo de tarifa cero (exención total) o subsidio para vehículos de residentes inscritos en el padrón de la comuna de San Antonio, de modo que el uso de la vialidad comunal no quede condicionado a un pago por obras orientadas al tráfico de carga.*

3. Alternativas de trazado y cobro diferenciado: *Solicito que se evalúe técnicamente la relocalización de los pórticos de cobro exclusivamente en los accesos directos a los recintos portuarios y divergence de carga pesada, excluyendo cualquier punto que afecte la libre y expedita circulación interna de la comunidad."*

574. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], en conformidad con los artículos 4° y 29 de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y los artículos 88 y siguientes del D.S. N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (Reglamento del SEIA), venimos a formular la siguiente ***OBSERVACIÓN CIUDADANA*** *al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la iniciativa de la referencia, a fin de que sea ponderada de manera obligatoria en el Informe Consolidado de Evaluación (ICE) y la posterior*

Resolución de Calificación Ambiental (RCA). Esta observación se funda en graves vicios metodológicos y en la omisión de alternativas técnicas viables que resguarden la rentabilidad social y mitiguen las externalidades ambientales negativas del proyecto:

I. OBJETO DE LA OBSERVACIÓN

Impugnar la configuración espacial, técnico-operativa y el emplazamiento del sistema de cobro electrónico proyectado en el radio urbano (pórticos Free Flow en los accesos inmediatos y tramo urbano de San Antonio). El Titular incurre en una omisión ilegal y un vicio metodológico insubsanable al no evaluar la "Línea de Base de Movilidad y Flujos Vehiculares Inducidos por Elusión Vial" hacia el damero central de San Antonio.

La imposición de tarifas internas generará una dispersión masiva de tráfico que el Titular ha omitido modelar, induciendo graves impactos ambientales no mitigados sobre el medio ambiente humano, la salud de la población y el medio físico (contaminación acústica y atmosférica) de las comunas de San Antonio, Santo Domingo, Cartagena y El Tabo.

II. FUNDAMENTOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS

1. Confesión Expresa del Impacto Tarifario y Asimetrías de Flujo Urbano Omitidas por el Titular
El Estudio de Impacto Ambiental del Titular es defectuoso. En el proceso de licitación de la obra, según consta en la ***Circular Aclaratoria N° 3 (Respuesta 6, Consulta 152)****, los mismos licitantes advirtieron técnicamente a la Dirección General de Concesiones (DGC) que la disposición de pórticos electrónicos en el tronco axial "provocará que el viaje en un sentido sea más costoso que el viaje inverso", alterando de forma artificial e imprevisible los tráficos intercomunales.*

El Titular ha omitido de forma negligente modelar el escenario empírico de elusión vial que esta distorsión tarifaria provocará. El flujo vehicular menor y de transporte colectivo se desviará hacia las avenidas interiores (Av. Barros Luco, Centenario, Llolleo y Barrancas), operando en ralentí y saturando vías locales que no cuentan con diseño geométrico ni de capacidad para absorber flujos de alta congestión. Esto causará una violación directa a las normas de Material Particulado (MP2.5 y MP10) y niveles de ruido del D.S. N° 38/09 MMA.

2. Omitir la Evaluación de Alternativas de Viabilidad Técnica y Rentabilidad Social (Vulneración al Art. 5 y 6 del Decreto N° 900)

El Titular justifica la imposición de los pórticos urbanos en una supuesta necesidad de recaudación para la viabilidad del proyecto, omitiendo que la legislación chilena (DFL MOP N° 850) exige salvaguardar de manera conjunta el equilibrio económico-financiero y la ***rentabilidad social de las obras****. Al no incorporar ni evaluar ambientalmente alternativas operativas de mitigación tarifaria, el Titular precariza el medio ambiente humano.*

Como consta en los antecedentes técnicos del proyecto, existen herramientas contractuales plenamente viables para asegurar los ingresos del Concesionario sin traspasar el costo ambiental a los residentes. La omisión en el EIA de mecanismos como el ***Peaje Sombra*** *con cargo al presupuesto sectorial o la reubicación del cobro hacia peajes troncales ya existentes en la Ruta 78, demuestra un vicio de diseño que invalida la predictibilidad de los impactos humanos del proyecto.*

3. El Precedente de San Pedro de la Paz, Coronel y Chillán: Violación a la Igualdad ante Cargas Ambientales

Hacemos presente a esta Dirección Regional que el Estado de Chile ya ha establecido un estándar técnico y político de resguardo territorial frente a peajes urbanos. En la conurbación de la Ruta 160 (San Pedro de la Paz y Coronel, Región del Biobío), así como en tramos periurbanos de Chillán, el

Ministerio de Obras Públicas y él SEA determinaron la inviabilidad de instalar pórticos de cobro electrónico (TAG) dentro de la trama urbana de conectividad local debido al severo impacto ambiental por elución vehicular y fragmentación social. Replicar e imponer en San Antonio un diseño segregatorio ya rechazado y corregido en el sur de Chile por su nocividad ambiental constituye una abierta discriminación institucional.

III. JURISPRUDENCIA AMBIENTAL VINCULANTE

Invocamos de forma estricta la jurisprudencia del ***Excmo. Segundo Tribunal Ambiental (Causa Rol R-225-2019)****, refrendada por la* ***Excma. Corte Suprema****:*

"Los impactos de un proyecto de infraestructura de transporte no se circunscriben únicamente al suelo ocupado por sus calzadas, sino a todas aquellas mutaciones del entorno vial, ambiental y humano que se causen como consecuencia directa o indirecta de su operación".

IV. PETITORIO

Por tanto, pedimos a esta autoridad ambiental exigir al Titular, mediante el correspondiente Informe Consolidado de Solicitudes, Aclaraciones o Rectificaciones (ICSARA):

1. ***La reubicación y desplazamiento forzoso de todos los pórticos de telepeaje (Free Flow)*** *fuera del radio urbano habitacional y de los accesos inmediatos de la comuna de San Antonio, reconfigurando la recaudación hacia los peajes troncales existentes de la Ruta 78.*
2. ***Exigir al Titular la incorporación obligatoria, en su plan de mitigación y compensación ambiental del Medio Ambiente Humano****, de una de las alternativas técnicas e instrumentos legales contemplados en el Decreto N° 900:*
    - ***a)*** *La implementación de un sistema de* ***Peaje Sombra*** *con compensación estatal directa al Concesionario con cargo al presupuesto sectorial del MOP para el flujo vehicular interno de la Provincia de San Antonio.*
    - ***b)*** *La suscripción de un* ***Convenio Complementario*** *que incorpore el cofinanciamiento de fondos regionales (FNDR de la Región de Valparaíso) para subsidiar la Tarifa Cero de los residentes locales.*
3. ***Condicionar la vigencia ambiental de la RCA*** *a la total exención de cobro para todos los vehículos particulares, comerciales y de transporte público colectivo con patentes domiciliadas en la Provincia de San Antonio, evitando de forma absoluta el riesgo de doble cobro al coexistir peajes troncales con pórticos de accesos locales."*

575. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de nuevos pórticos de cobro en los accesos a San Antonio, ya que considero que esta medida perjudicará directamente a los habitantes de la comuna y de las localidades cercanas.

Estos cobros representarán una carga económica adicional para miles de familias, trabajadores, estudiantes y pequeños empresarios que necesitan desplazarse diariamente por estas vías para realizar sus actividades habituales.

Además, podrían incentivar el uso de rutas alternativas, aumentando la congestión vehicular, la contaminación y los riesgos de accidentes en sectores residenciales.

Considero injusto que los habitantes deban asumir nuevos costos para movilizarse dentro de su propio territorio, especialmente cuando se trata de vías fundamentales para la conectividad local.

Solicito que se reevalúe la instalación de estos pórticos, se estudien sus impactos económicos, sociales y ambientales sobre la comunidad y se consideren alternativas que no impliquen nuevos cobros para los residentes.*"*

576. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los pórticos, la necesidad nos hace transitar, ya sea por trámites, salud, estudio etc, una carga económica más es insostenible"

577. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Rechazo a la instalación de pórticos TAG en San Antonio y sus alrededores***

Quiero manifestar mi más profundo rechazo a la instalación de pórticos TAG en la comuna de San Antonio y sus alrededores, una medida que representa un duro golpe económico para miles de familias de San Antonio, Cartagena, Llolleo y otras localidades de nuestra provincia.

Durante décadas, los habitantes de esta zona han desarrollado su vida cotidiana sin contemplar dentro de sus presupuestos familiares un gasto permanente asociado al uso de las principales vías de conectividad local. La implementación de este sistema significaría incorporar una nueva carga económica para quienes necesitan desplazarse diariamente por motivos laborales, educacionales, de salud y otras necesidades esenciales.

Resulta difícil comprender que, mientras se proyectan inversiones públicas de enorme magnitud para el desarrollo del futuro megapuerto de San Antonio y sus obras habilitantes, sean precisamente las familias de nuestra provincia quienes deban asumir nuevos costos por utilizar su propia infraestructura vial.

El desarrollo portuario es un proyecto estratégico de interés nacional, cuyos beneficios trascienden ampliamente los límites de nuestra provincia. Por lo mismo, considero que las obras viales necesarias para su funcionamiento y conectividad deben contar con financiamiento íntegramente estatal, sin trasladar sus costos a los habitantes de las comunas que recibirán directamente el impacto de esta transformación.

San Antonio ya cumple un papel fundamental en el comercio exterior de Chile. Nuestra comunidad convive diariamente con las externalidades propias de la actividad portuaria, el transporte de carga y la creciente presión sobre la infraestructura vial. No resulta justo que, además de asumir estas consecuencias, sus habitantes deban enfrentar un nuevo sistema de cobros por desplazarse dentro de su propio territorio.

No estamos en contra del desarrollo, de las inversiones ni del mejoramiento de nuestras carreteras. Estamos en contra de que ese desarrollo se financie afectando la economía de las familias de nuestra provincia.

Por estas razones, como integrante de esta comunidad, manifiesto mi rechazo categórico a la instalación de pórticos TAG que impliquen nuevos cobros para los desplazamientos habituales de los habitantes de San Antonio, Cartagena, Llolleo y las localidades aledañas.

Las autoridades deben comprender que el progreso de una ciudad no puede medirse únicamente por la magnitud de sus inversiones, sino también por la calidad de vida de quienes la habitan.

El desarrollo del megapuerto debe representar una oportunidad para nuestra provincia, no una nueva carga económica para sus familias.

San Antonio necesita mejores carreteras, pero no a costa del bolsillo de sus habitantes*."*

578. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No es justo que los vecinos tengamos que pagar por las operaciones del puerto, san antonio es pequeño, es absurdo que quieran poner tantos pórticos, pagar para llevar a nuestros enfermos al hospital, sobrecargar los gastos familiares mensuales por un proyecto que no piensa en sus ciudadanos ni en su gente, además donde quieren poner algunos pórticos siquiera pasan camiones, así que, además, está mal hecho el proyecto.

No pueden perjudicar a nuestros vecinos de esa forma.

Qué gana San Antonio??? Su gente???

No a los Pórticos."

579. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecino y usuario habitual de la Ruta 78, quiero manifestar formalmente mi rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a los impactos que una intervención de esta magnitud puede generar en quienes utilizamos diariamente esta ruta para desarrollar nuestras actividades cotidianas y, especialmente, para quienes dependemos de ella para trabajar, trasladar a nuestros hijos al colegio, acceder a servicios y mantener nuestras actividades familiares y económicas.

Mi opinión no nace solamente desde una perspectiva técnica, sino desde la experiencia de una persona que vive diariamente las dificultades de desplazarse por estas vías. Somos miles de vecinos y trabajadores que utilizamos la Ruta 78 todos los días y que ya debemos enfrentar congestión, tiempos excesivos de traslado, gastos de combustible, desgaste de nuestros vehículos y ahora posibles costos de peajes.

Impacto económico para los usuarios habituales

Uno de los principales motivos de mi rechazo dice relación con el impacto económico que este proyecto puede significar para las familias que utilizamos diariamente la Ruta 78. Para muchas personas, trasladarse por esta carretera no es una elección recreativa ni un viaje ocasional. Es una necesidad. Necesitamos utilizarla para llegar a nuestros trabajos, llevar y recoger a nuestros hijos del colegio, realizar trámites, acceder a centros de salud y cumplir con nuestras responsabilidades familiares.

Me parece legítimo preguntarse: ¿por qué los vecinos, trabajadores y familias que utilizamos diariamente la Ruta 78 debemos financiar, a través de los peajes y de los costos asociados a nuestros desplazamientos, infraestructura que beneficia principalmente al desarrollo y expansión de la actividad portuaria? Por que ese es el fin de todo esto, mejor acceso de los camiones y otros al puerto o en futuro mega puerto.

La ampliación y fortalecimiento de la infraestructura necesaria para el desarrollo portuario es una materia que debe evaluarse considerando quiénes reciben sus beneficios y quiénes soportan sus costos. No resulta razonable que la carga económica recaiga de manera desproporcionada sobre quienes utilizamos la carretera por una necesidad cotidiana.

El aumento del costo de movilización afecta directamente el presupuesto familiar. Para una familia que debe utilizar la ruta todos los días, combustible, mantenciones y desgaste del vehículo representan un gasto permanente y significativo. Cualquier aumento de estos costos termina afectando la calidad de vida y el ingreso disponible de los hogares que se encuentran en las inmediaciones.

Impactos en la vida cotidiana y movilidad

La Ruta 78 forma parte de nuestra vida cotidiana. Por ella nos trasladamos diariamente miles de personas. Las obras asociadas al proyecto pueden significar durante su ejecución desvíos, reducción de pistas, congestión, aumento de los tiempos de viaje y dificultades de acceso, generando una carga adicional para quienes ya tenemos jornadas extensas de trabajo y responsabilidades familiares.

Para una persona que debe salir temprano de su hogar para llegar a trabajar y posteriormente trasladarse para buscar a sus hijos en el colegio, incluso un aumento moderado en los tiempos de viaje puede tener consecuencias importantes.

No se debe evaluar solamente cuánto mejorará la infraestructura una vez terminada, sino también cuánto tendrán que soportar los usuarios durante los años de construcción y operación del proyecto.

Preocupación por los impactos ambientales

También manifiesto mi preocupación por los impactos ambientales que una intervención de esta envergadura puede generar. La ampliación de infraestructura vial y el aumento del flujo de vehículos asociados al desarrollo portuario pueden traducirse en mayores emisiones atmosféricas, ruido, polvo, intervención del territorio, pérdida o alteración de vegetación y afectación de los ecosistemas existentes, dependiendo de las áreas directamente intervenidas.

Desde la perspectiva de quienes vivimos y nos desplazamos por este territorio, considero fundamental que la evaluación ambiental no se limite a analizar los impactos directos de las obras, sino que considere también los impactos acumulativos y sinérgicos derivados del crecimiento de la actividad portuaria y del aumento del tránsito de vehículos pesados y livianos.

No basta con analizar cada proyecto de manera aislada cuando las comunidades experimentamos sus efectos de manera conjunta.

El desarrollo económico no puede significar que las comunidades debamos asumir permanentemente mayores niveles de contaminación, ruido, congestión y deterioro de nuestra calidad de vida.

¿Quién asume los costos del desarrollo portuario?

Esta es una de las principales inquietudes que quiero dejar expresada como ciudadano. Entiendo la importancia que puede tener el puerto de San Antonio para la economía y el desarrollo del país. Sin embargo, los beneficios económicos de una actividad de carácter nacional no pueden implicar que los costos cotidianos sean trasladados principalmente a los habitantes que viven en el territorio y utilizan las vías diariamente.

Los vecinos no somos solamente usuarios de una carretera. Somos trabajadores, padres, madres, estudiantes y familias que necesitamos desplazarnos diariamente.

Si la infraestructura vial se desarrolla principalmente para responder a las necesidades de expansión de la actividad portuaria y del transporte de carga, considero injusto que los usuarios cotidianos debamos asumir una parte relevante de ese costo mediante el pago permanente de peajes.

Solicitud

Por todas las razones expuestas, manifiesto mi profundo rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" en los términos en que ha sido presentado, y solicito que durante su evaluación ambiental se considere de manera efectiva la opinión y experiencia de las comunidades y usuarios habituales de la Ruta 78.

Solicito especialmente que se evalúen de manera rigurosa:

Los impactos económicos que el proyecto puede generar sobre las familias y trabajadores que utilizan diariamente la Ruta 78.

El efecto de los peajes y otros costos de transporte sobre los usuarios habituales.

Los impactos sobre los tiempos de desplazamiento durante la construcción y operación.

Los efectos sobre la congestión y movilidad cotidiana de las comunidades.

Los impactos ambientales acumulativos y sinérgicos asociados al crecimiento de la actividad portuaria y del transporte de carga.

Los impactos sobre la calidad del aire, ruido, territorio, vegetación y ecosistemas.

La distribución de los costos y beneficios del proyecto, considerando especialmente a las comunidades que deberán convivir diariamente con sus efectos.

Finalmente, considero que el desarrollo económico y portuario debe ser compatible con el bienestar de las personas que habitan y utilizan este territorio. No podemos aceptar que el progreso de una actividad económica de gran escala signifique que los vecinos debamos pagar más, viajar más tiempo, soportar mayor congestión y asumir impactos ambientales sin una adecuada compensación y sin una participación ciudadana verdaderamente incidente.

Como usuario diario de la Ruta 78, considero que nuestras necesidades y preocupaciones deben tener un lugar central en esta evaluación. No somos simplemente quienes transitamos por la carretera: somos las personas que vivimos las consecuencias de las decisiones que se toman sobre ella todos los días."

580. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Hola junto con saludar no encuentro justo instalación de pórticos en tramos tan corto con unas vías laterales en pésimo estado sin asfalto y tramos que tiraron fresado y nunca más hicieron reparación"

581. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Actualmente la demanda de el puerto de san antonio va en aumento y con gran demanda, sobre todo para abastecer la región metropolitana, por lo cual el motivo de encarecer la vida de los ciudadanos que transitamos de manera normal es un cobro en la vida que no corresponde.

La gran demanda del Mega puerto como se le hace llamar, ya es un gran impacto tanto para la fauna aledaña, la biodiversidad del entorno ya que no existe protección ni conservación en sectores aledaños por el gran impacto que generan, a eso sumarle el aumento en los costos de vida de la gente en transporte, no es solamente para los camiones, hay personas que transitamos por esas rutas de manera frecuente para salir de nuestros hogares, el aumento en transporte publico también será visible por esos cobros extras en los pasajes.

No es justo que el ciudadano promedio tenga que pagar algo que el puerto y las importaciones y exportaciones de gran envergadura debiesen ser responsables.

es un impacto ambiental, horrible. es un impacto a la economía de la gente , horrible. san antonio solo se le ve como un puerto, pero la gente que vive en el sector se vera directamente perjudicada."

582. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El impacto económico hacia la comunidad es inaceptable, ya que encarece el costo de la vida, solo por el hecho de estar ubicados en un sector designado como mega puerto. El mismo puerto debería ser responsable de estos gastos asociados ya que son los encargados de distribuir y abastecer sobre todo a la región metropolitana. No por el hecho de ser ciudadanos de san antonio debemos correr con los gastos de abastecimiento para otras ciudades.

Es necesario resguardar y proteger a la comunidad con su bienestar.

A nivel ambiental también se considera un impacto insólito en los puntos de tag, ya que son construcciones graves y constantemente emiten energía, lo que afecta directamente a la fauna del entorno.

Ya de por sí el impacto de el mega puerto a afectado tanto a la calidad de vida de la gente como un impacto ambiental viable.

Es necesario proteger a la comunidades de proyectos que no la benefician en nada."

583. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy de la comunidad El Totoral comuna de El Quisco y me toca recorrer día a día por el sector de Lo Abarca, Cartagena; por un familiar para ir a verlo y cuidarlo; y pago el peaje manual de $4100 para irme de forma rápida; lo que ya es un abuso en ese cobro. Una vez que salgo de lo Abarca; también desde ahí me movilizo a mi trabajo en el sector de Leyda en San Antonio; ocupando la misma ruta en donde el gobierno quiere instalar 4 pórticos. Encuentro que la medida de instalar 4 pórticos en ese sector es un abuso en cuanto a la medida y en cuanto al cobro. Precariza aun mas la forma de vida de la gente de la zona; y precariza el bolsillo. Aparte que durante la tardes; por el sector de Malvilla se hace taco siempre. Lo otro; las bencinas siguen subiendo y como guinda de la torta al gobierno se le ocurre instalar 4 pórticos en ese sector. Lo encuentro una medida nefasta y sin argumentos verdaderos en cuanto a la mejoras que puedan efectuar en la ruta."

584. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, manifiesto mi oposición al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", particularmente a la incorporación de cuatro nuevos pórticos de cobro electrónico en el acceso a la comuna.

Mi preocupación principal radica en las consecuencias que esta medida podría generar sobre la economía familiar, la movilidad cotidiana y la calidad de vida de quienes utilizamos habitualmente esta ruta.

El desplazamiento por la Ruta 78 constituye una necesidad para numerosas personas que deben movilizarse por motivos laborales, educacionales, familiares o de salud. Por lo tanto, la implementación de nuevos puntos de cobro no puede analizarse únicamente desde la perspectiva de financiamiento de infraestructura, sino también considerando sus consecuencias sobre los presupuestos familiares y las condiciones de vida de la población.

En un contexto de elevados costos de vida, combustibles y transporte, incorporar nuevos cobros significaría una carga económica adicional para los habitantes de la comuna y sus alrededores, especialmente para quienes deben utilizar esta vía diariamente.

Considero injusto que las personas deban asumir mayores costos económicos para desplazarse dentro de su propio territorio o acceder a servicios y oportunidades fundamentales.

Asimismo, me preocupa que la instalación de nuevos pórticos incentive la utilización de rutas alternativas para evitar los cobros, aumentando potencialmente la congestión, el ruido, las emisiones y los riesgos viales en sectores residenciales de San Antonio.

Esta situación podría afectar especialmente a peatones, niños, niñas, personas mayores y habitantes de barrios que actualmente no están diseñados para absorber un mayor flujo vehicular.

Por otra parte, considero necesario cuestionar la distribución de los costos y beneficios del proyecto. Si bien las obras buscan mejorar la conectividad y favorecer el transporte asociado a la actividad portuaria, es fundamental que dichas mejoras no impliquen trasladar una carga económica desproporcionada a las familias y trabajadores de la comuna.

El desarrollo de infraestructura debe beneficiar a las comunidades locales y no convertirse en una nueva barrera económica para su movilidad.

En consecuencia, solicito:

1. ***Reconsiderar y eliminar la incorporación de los cuatro nuevos pórticos de cobro** contemplados en el proyecto.*
2. *Evaluar y transparentar el impacto económico que estos cobros podrían generar sobre los hogares y usuarios frecuentes de la ruta, incluyendo escenarios de desplazamiento diario.*
3. *Analizar los posibles cambios en los patrones de circulación vehicular derivados de la implementación de peajes, particularmente el desvío de tránsito hacia calles y sectores residenciales.*
4. *Evaluar los efectos que dichos cambios podrían generar sobre la seguridad vial, el ruido, la calidad del aire y los sistemas de vida de la población.*
5. *Estudiar alternativas de financiamiento y diseño que permitan mejorar la infraestructura sin imponer nuevas cargas económicas a quienes dependen de esta vía para sus desplazamientos cotidianos.*
6. *Considerar la opinión y las necesidades de los habitantes de San Antonio en las decisiones relativas a la implementación de nuevos cobros.*

Finalmente, reitero mi oposición a la instalación de los nuevos pórticos de peaje y solicito que las observaciones planteadas sean consideradas y respondidas fundadamente durante el proceso de evaluación ambiental.

El progreso de San Antonio no debe construirse a costa de encarecer la vida cotidiana de sus habitantes.

La conectividad es una necesidad fundamental para el desarrollo de las personas y las comunidades, y cualquier iniciativa destinada a mejorarla debe procurar que sus beneficios sean accesibles y equitativos para quienes viven y trabajan en el territorio."

585. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por medio de la presente, y en el marco del proceso de Participación Ciudadana (PAC) del proyecto, manifiesto mi más enérgico y expreso rechazo a la instalación de nuevos pórticos de telepeaje/cobro en la Ruta 78, debido a los graves impactos negativos que esto generará en el ámbito socioeconómico, vial y en la calidad de vida de los habitantes y usuarios frecuentes de la zona.

Los fundamentos de mi oposición son los siguientes:

Impacto Socioeconómico y Carga Familiar: *La incorporación de nuevos pórticos encarece de forma desproporcionada el costo de traslado diario. Esto afecta directamente el presupuesto de las familias, trabajadores, estudiantes y transportistas locales que dependen obligatoriamente de esta vía para sus actividades cotidianas. Al respecto soy una de las afectadas pues me traslado diariamente desde Malvilla a San Antonio.*

Saturación y Riesgo Vial en Rutas Locales: *La existencia de estos cobros provocará que un alto flujo vehicular (especialmente vehículos pesados y automovilistas) intente evadir los peajes ingresando por caminos secundarios y rutas locales. Esto generará una grave congestión vehicular, deterioro de los caminos vecinales y un aumento exponencial en el riesgo de accidentes para los peatones y residentes.*

Deterioro de la Calidad de Vida y Afectación a la Conectividad: *Lejos de mejorar la conectividad prometida, el proyecto levanta barreras económicas que entorpecen la libre circulación y aumentan los tiempos de desplazamiento hacia centros de salud, educación y fuentes laborales, afectando el bienestar de la comunidad.*

Ausencia de Medidas de Mitigación y Equidad Territorial: *El proyecto carece de medidas de mitigación reales y de esquemas de tarifas diferenciadas o exenciones para quienes residen y transitan permanentemente por el sector, convirtiendo una vía de conectividad esencial en una carga financiera permanente.*

Por todo lo expuesto, solicito formalmente que se consideren estos antecedentes y se rechace la instalación de los pórticos proyectados, exigiendo a la empresa titular alternativas que no perjudiquen la economía ni la calidad de vida de las comunidades locales.

Adicionalmente quisiera señalar que todas las calles y rutas siguen en mal estado, sin haber mejoras en los caminos, sobre todo en los rurales, y me refiero específicamente a los de Malvilla, camino al Turco, entre otros.”

586. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Estimados, es demasiado injusto que por la explotación portuaria y por ende el transporte terrestre de la carga, tengamos que pagar el impacto vial que producen los camiones en toda nuestra ciudad y que además nos cobren por transitar en las vías públicas.

El aumento del costo de vida en la comuna será mucho más alto de lo que ya está.”

587. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Soy de San Antonio, voy a lo abarca al menos una vez a la semana siempre a visitar conocidos y llevarles suministros, entonces me cobrarían por ayudar a mi propia familia en un recorrido habitual”

588. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La sola consideración de la instalación de portales de peaje en la ciudad de San Antonio nos causa una afectación enorme. somos residentes de zonas rurales y nos trasladamos varias veces al día a colegio, oficina, supermercados, médicos o simplemente a visitar amigos y familiares y no podemos estar pagando por cada vez que ingresamos o salimos de las zonas urbanas.

Este proyecto atenta contra la deteriorada situación económica de mi núcleo familiar y ciudadanía"

589. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Nos causa gran complicaciones a mi y a mis hijos ,sobrinos y familiares .

La infraestructura vial en San Antonio no amerita cobros para transitar por ellas .

Con la economía familiar y la situación laboral en tan malas condiciones nos resulta un descriterio pretender hacer cobros por ingresar y salir del perímetro urbano.

NO MAS RECARGOS A LA CLASE MEDIA"

590. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al Estudio de Impacto Ambiental Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio

Tengo que viajar constantemente a mi trabajo y a Leyda no me parece justo que nos estén comprando tag me opongo rotundamente"

591. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio

uso ese camino a diario para llevar a mis hijos al colegio, desde Leyda a llolleo y barrancas"

592. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en desacuerdo con el peaje que quién instalar a la entrada de san Antonio, aunque la carretera se ste dentro de la comuna no debería tener un peaje para entrar y salir"

593. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Titular del proyecto, determinó dividir la ruta 78 en dos etapas, a saber: ***Etapa1*** *desde Enlace Reuss hasta accesos al Puerto,* ***Etapa 2*** *desde Santiago a Enlace Reuss.*

Esta división carece de objetividad, por cuanto la etapa 2 incorpora una parte de la etapa1, entre fin de la ruta 78 sector Cruce a Cartagena y Enlace Reuss, tramo que, al igual que el de la etapa 2, corresponde a la denominada Ruta G86.

Por tal motivo, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental, le pida al Titular que considere en la Etapa 1, ampliar especialmente sus estudios de Impacto Vial a toda la Ruta G86, en virtud de la ampliación a terceras pistas en ambos sentidos de tránsito, que, especialmente en dirección nor oriente, desde Enlace Reuss disminuye a dos pistas de tránsito, lo que generará una zona de peligro vial, por el lento transito de camiones en este tramo que es de subida.

Es así que, es de toda lógica la ejecución de una tercera pista, que se denomina habitualmente como pista lenta, en todo el tramo de subida, en virtud de que se cumpla el objetivo de mejorar el flujo de transporte de cargas desde el Puerto.

Recordar además, que más del 60% de las cargas que van sobre camión, se dirigen a Santiago vía ruta 78 o, a Valparaíso por camino costero ruta F94."

594. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 2

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Cuantificación, caracterización y control de las aguas subterráneas extraídas durante la construcción de la Trinchera Barros Luco.

1. Antecedentes del expediente

El Capítulo 1 del EIA (pp. 103-105 y Tabla N.º 23, p. 104) describe el abatimiento de la napa freática mediante tres pozos de bombeo, PB1, PB2 y PB3, para permitir la construcción de la Trinchera Barros Luco. La memoria de Ingeniería Básica, Tomo 5: Hidrogeología (Tabla 2.4, p. 31), presenta caudales conjuntos de 48, 40 y 35 litros por segundo para escenarios de bombeo de 6, 12 y 18 meses, respectivamente.

El Capítulo 10 (p. 28) señala que las aguas extraídas serán depositadas en Laguna Norte. Esos caudales corresponden a resultados de simulación para distintas hipótesis temporales; no acreditan, por sí mismos, los volúmenes efectivos que se descargarían ni su distribución diaria o estacional.

2. Fundamentación de la observación

La caracterización del agua de las lagunas contenida en la línea de base de calidad de aguas superficiales no equivale a una caracterización físico-química de las aguas subterráneas extraídas mediante los pozos. La eventual incorporación de agua del acuífero a la laguna puede generar efectos asociados tanto a la cantidad como a la composición del aporte, aun cuando se controle satisfactoriamente el abatimiento requerido para las excavaciones.

En consecuencia, se requiere precisar cómo se medirá, conducirá, tratará —de ser necesario— y controlará el agua extraída durante toda la fase constructiva, diferenciando el sistema de bombeo del drenaje de aguas lluvias.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Presentar un programa de extracción por pozo, con caudales operacionales máximos, mínimos y medios, régimen horario, duración probable y máxima de bombeo, variaciones esperadas y volúmenes acumulados por escenario, identificando supuestos de cálculo y márgenes de incertidumbre.

2. Caracterizar el agua subterránea prevista para extracción, mediante muestras representativas y análisis de conductividad, salinidad, temperatura, pH, nutrientes, oxígeno disuelto cuando proceda, sólidos, metales, hidrocarburos y otros parámetros pertinentes según los usos y riesgos del sector; comparar estos resultados con la línea de base de Laguna Norte.

3. Precisar trazado, punto de descarga, dispositivos de aforo, cámaras de inspección, almacenamiento, posibles tratamientos y manejo de residuos, indicando si las conducciones se comparten con aguas lluvias u otras aguas.

4. Establecer una frecuencia verificable de medición de caudal y calidad del agua bombeada, umbrales de alerta y condiciones de retención, tratamiento, suspensión o cambio de destino de la descarga frente a desviaciones.

5. Explicar cómo los resultados de esta caracterización y del seguimiento serán incorporados a la evaluación de efectos sobre el humedal y comunicados a la autoridad fiscalizadora.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- *EIA, Capítulo 1, pp. 103-105, Tabla N.º 23 (p. 104).*
- *Anexo Capítulo 1, Ingeniería Básica, Tomo 5: Hidrogeología, Tabla 2.4 (p. 31).*
- *EIA, Capítulo 10, p. 28; Capítulo 3, numeral 3.5.1, Calidad de aguas."*

595. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 4

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Incertidumbre local y validación de la calibración del modelo hidrogeológico próximo a la trinchera y al humedal.

1. Antecedentes del expediente

El estudio de Ingeniería Básica, Tomo 5: Hidrogeología, informa un error de calibración global RMS normalizado de 2,1 % (p. 23). No obstante, su Tabla 2.1 (p. 22) consigna diferencias entre valores observados y simulados de -4,02 m en S-114, -3,45 m en S-115 y -3,47 m en S-116. Estos puntos se ubican en el sector de interés para la modelación de la Trinchera Barros Luco.

El Capítulo 4 del EIA (pp. 82-88) utiliza la modelación hidrogeológica para sustentar una calificación de los efectos del abatimiento como acotados, transitorios y no significativos para el entorno hídrico.

2. Fundamentación de la observación

Un indicador global satisfactorio no demuestra necesariamente igual precisión en todos los sectores del modelo. Las discrepancias locales de varios metros requieren ser examinadas en relación con la profundidad de excavación, las condiciones de borde y la representación de la conexión entre el acuífero, el estero El Sauce y el sistema lagunar.

Los residuales de calibración y el RMS normalizado son métricas diferentes; su coexistencia no invalida automáticamente el modelo. Sí hace necesario comprobar que las predicciones que se emplean para descartar efectos sobre las lagunas sean suficientemente robustas ante los errores e incertidumbres locales.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Presentar un diagnóstico espacial de los residuales de calibración, con explicación de las diferencias de los puntos S-114, S-115 y S-116 y su eventual influencia en el sector de los pozos y de las conexiones hidrogeológicas relevantes.

2. Entregar análisis de sensibilidad y escenarios alternativos respecto de permeabilidades, recarga, condiciones de borde, amplitud mareal pertinente, operación de pozos, duración del bombeo y características de muros pantalla.

3. Aportar mapas de isodescenso, perfiles y series temporales de niveles freáticos durante el abatimiento y recuperación posterior, indicando rangos de incertidumbre en puntos situados entre trinchera, Laguna Norte y estero El Sauce.

4. Justificar técnicamente que las incertidumbres modeladas son compatibles con la calificación del impacto IC-CFA12 y señalar condiciones de control que obligarían a modificar o suspender el bombeo.

5. Vincular expresamente las predicciones con la ubicación, profundidad y frecuencia de los piezómetros anunciados en el Capítulo 4.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

• Anexo Capítulo 1, Ingeniería Básica, Tomo 5: Hidrogeología, Tabla 2.1, pp. 22-23, y escenarios de modelación, pp. 26-33.

• EIA, Capítulo 4, impacto IC-CFA12, pp. 82-88."

596. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 5

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Consistencia de la función de confinamiento hidráulico atribuida a los muros pantalla de la Trinchera Barros Luco.

1. Antecedentes del expediente

El Tomo 5: Hidrogeología (p. 31) indica que se modelaron los escenarios de bombeo incorporando un muro pantalla al sur de la trinchera existente y que los resultados fueron prácticamente iguales, con variaciones mínimas en las tres situaciones examinadas.

Por su parte, el Capítulo 4 del EIA (p. 85) señala que los muros pantalla y su empotramiento actúan como elementos de confinamiento hidráulico parcial, al incrementar la resistencia al flujo y atenuar la propagación del descenso piezométrico hacia el entorno.

2. Fundamentación de la observación

Estas descripciones no necesariamente son contradictorias, puesto que podrían referirse a configuraciones, emplazamientos, profundidades o variables de respuesta diferentes. Sin embargo, debe

existir una correspondencia verificable entre el diseño constructivo invocado como factor protector y las simulaciones de ingeniería utilizadas para fundamentar la evaluación ambiental.

Si el diseño de muros se considera una condición decisiva para limitar la influencia del abatimiento sobre el humedal, corresponde demostrar cuantitativamente su efecto y explicitar qué sucedería ante desviaciones constructivas o condiciones hidrogeológicas menos favorables.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Identificar en planos y memorias la geometría, ubicación, continuidad, cota de fundación, profundidad de empotramiento, secuencia constructiva y permeabilidad adoptada para los muros pantalla.

2. Precisar si el «muro pantalla al sur» descrito en el anexo hidrogeológico corresponde a los mismos muros invocados en el Capítulo 4, aclarando las hipótesis y variantes de cada simulación.

3. Entregar comparación cuantitativa con muro y sin muro —o entre configuraciones alternativas— de niveles freáticos, extensión del cono de abatimiento y flujo hacia cuerpos receptores, incluyendo su incertidumbre.

4. Evaluar escenarios de discontinuidad, menor empotramiento o permeabilidad distinta a la supuesta, y definir controles constructivos y operacionales para detectar desviaciones.

5. Explicar de qué manera estos resultados respaldan la conclusión del impacto IC-CFA12 y las medidas de protección del sistema lagunar.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

• Anexo Capítulo 1, Ingeniería Básica, Tomo 5: Hidrogeología, p. 31, apartado «Bombeo con presencia de un muro pantalla».

• EIA, Capítulo 4, evaluación del impacto IC-CFA12, p. 85."

597. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 6

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Evaluación del incremento de escorrentía de aguas lluvias hacia Laguna Norte y sus efectos sobre el régimen hidrológico.

1. Antecedentes del expediente

El Capítulo 4 del EIA (pp. 77-80) evalúa el impacto IO-CFA11, referido a modificaciones locales de escorrentía superficial y descargas de aguas lluvias durante la operación. Para una lluvia de diseño con período de retorno de diez años (T=10), identifica un caudal actual hacia Laguna Norte del orden de 0,56 m³/s y un caudal proyectado de aproximadamente 0,6816 m³/s; esto representa un aumento del orden de 0,12 m³/s, cercano al 22 % del caudal actual de diseño.

El titular concluye que el aporte es localizado y temporal y califica el impacto como no significativo. La línea de base hidrológica, por su parte, advierte que la estimación de escorrentía urbana no constituye por sí sola un balance hídrico integral del sistema de lagunas.

2. Fundamentación de la observación

Los caudales citados corresponden a un evento de lluvia de diseño; no representan descargas continuas ni el incremento anual del volumen almacenado en la laguna. Precisamente por esa diferencia, el análisis requiere evaluar hidrogramas, volúmenes efectivos, velocidades, descargas puntuales, transporte de sedimentos y capacidad hidráulica del receptor, en lugar de basarse solamente en caudales máximos.

El artículo 3, letra b), numeral i, del D.S. N.º 15/2020 exige considerar el régimen hidrológico, los aportes y salidas, los niveles, los patrones de inundación, los sedimentos y la conectividad del humedal; la letra c) del mismo artículo dispone que esos criterios se apliquen a la evaluación ambiental de proyectos.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Presentar memoria hidrológica e hidráulica del sistema de aguas lluvias, con áreas aportantes, coeficientes de escorrentía, hietogramas e hidrogramas, volúmenes por evento, cotas, perfiles, secciones y capacidades de colectores y emisarios.

2. Modelar la respuesta en Laguna Norte a escenarios de precipitación representativos, incluidos T=10, T=25 y T=100 años y condiciones relevantes de obstrucción, nivel inicial alto y coincidencia con otros aportes.

3. Evaluar cambios potenciales en niveles, inundación de orillas, erosión, transporte de sólidos y contaminantes, sedimentación, tiempos de residencia y conectividad con las demás lagunas.

4. Explicar la representatividad de las condiciones basales y la incertidumbre de los cálculos, distinguiendo cuantitativamente caudal de punta, volumen total del evento y balance hídrico de mayor plazo.

5. Justificar, con resultados verificables, la calificación de impacto IO-CFA11 a la luz de los criterios de sustentabilidad del humedal y de los efectos combinados con el drenaje existente.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

• EIA, Capítulo 4, impacto IO-CFA11, pp. 77-80.

• EIA, Capítulo 3, numeral 3.3.1, Hidrología, especialmente apartado sobre drenaje urbano y balance parcial (p. 22).

• D.S. N.º 15/2020, Ministerio del Medio Ambiente, artículo 3, letras b) y c): https://www.bcn.cl/leychile/Navegar?idNorma=1152029"

598. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 7

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Diseño, eficacia y condiciones de operación del separador de hidrocarburos para aguas lluvias y eventual sistema de derivación bypass.

1. Antecedentes del expediente

El Capítulo 1 del EIA (pp. 68-70) describe una planta elevadora de aguas lluvias de la trinchera, con caudales de diseño de 140, 195 y 225 l/s para períodos de retorno de 10, 25 y 100 años, respectivamente. Asimismo, propone un separador de hidrocarburos Clase I, asociado a las normas UNE-EN 858-1 y 858-2, y menciona como criterio de diseño un efluente con concentración de hidrocarburos inferior a 5 mg/L.

En la p. 70, el EIA señala expresamente la «posibilidad de incorporar un sistema bypass» para caudales extraordinarios, destinado a derivar parte de la escorrentía una vez tratado el volumen inicial más contaminado.

2. Fundamentación de la observación

La descripción de la tipología de equipo y un objetivo de diseño no equivalen a resultados de tratamiento de una instalación operativa. Tampoco está determinado, por esa descripción, si el bypass quedará finalmente instalado, cuáles serían sus condiciones de activación ni cuál es el recorrido y receptor de las aguas derivadas.

Considerando que el drenaje urbano del proyecto se relaciona con Laguna Norte, estas precisiones son necesarias para evaluar calidad del agua, transporte de contaminantes y contingencias. El tratamiento del agua lluvia debe analizarse separadamente del agua subterránea extraída por abatimiento.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Aclarar si el bypass forma parte del diseño definitivo y, de ser así, presentar plano de su ubicación, caudal umbral de activación, frecuencia esperada, obras de derivación y punto receptor de los flujos.

2. Entregar especificaciones y memoria de dimensionamiento del separador y de la planta elevadora, indicando caudal de tratamiento, capacidad de retención de sólidos y aceites, margen de seguridad y comportamiento para eventos intensos.

3. Definir los parámetros de calidad del efluente y la metodología para comprobar su cumplimiento, incluyendo hidrocarburos, sólidos y otros contaminantes relevantes de escorrentía vial, y explicar el alcance del criterio de diseño inferior a 5 mg/L.

4. Presentar un programa exigible de inspección, mantenimiento preventivo, retiro y disposición de residuos y actuación ante falla, saturación o eventual descarga sin tratamiento.

5. Demostrar que la operación normal y extraordinaria del sistema es compatible con la calidad de agua y las funciones ecológicas de Laguna Norte, incorporando los escenarios de bypass cuando corresponda.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

• EIA, Capítulo 1, pp. 68-70, apartados planta elevadora y separador de hidrocarburos.

• EIA, Capítulo 4, pp. 120-125, evaluación de efectos sobre la calidad del agua."

599. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 8

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Suficiencia y verificabilidad de los programas de seguimiento de calidad de aguas y niveles freáticos durante construcción y operación.

1. Antecedentes del expediente

El EIA no omite completamente los compromisos de monitoreo hídrico. El Capítulo 10 (pp. 57 y 61) contempla mediciones de calidad de agua en un punto denominado Laguna Norte y en el estero El Sauce, desde dos meses antes del inicio de obras, durante la construcción con frecuencia denominada «bimensual» y hasta dos meses después. El Capítulo 4 (p. 85) anuncia además piezómetros de control entre las obras y el sistema lagunar, con seguimiento durante el abatimiento y umbrales de alerta.

El Capítulo 8 desarrolla planes de seguimiento de determinados componentes, pero la información operacional específica de agua y napa se encuentra dispersa en distintos capítulos.

2. Fundamentación de la observación

La existencia de compromisos no resuelve por sí sola su suficiencia. Es necesario verificar su distribución espacial, parámetros, periodicidad efectiva, duración, valores de base, umbrales y acciones obligatorias cuando se detecten alteraciones. La palabra «bimensual» requiere especificación inequívoca mediante un calendario de muestreos.

Además, el seguimiento de construcción y el seguimiento de escorrentía vial en operación responden a fuentes y patrones temporales distintos: el bombeo subterráneo es una actividad constructiva transitoria, mientras que el aporte de aguas lluvias puede continuar durante la operación.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Integrar en un programa único y verificable todos los seguimientos hídricos del EIA: calidad de aguas superficiales, agua bombeada, piezometría, caudales de descargas de aguas lluvias y funcionamiento del sistema de tratamiento.

2. Precisar coordenadas, objetivos de cada estación, parámetros y métodos analíticos, línea de base, frecuencia calendario, muestreo durante eventos de lluvia y duración en cada fase; aclarar expresamente qué periodicidad representa «bimensual».

3. Identificar los piezómetros comprometidos, sus profundidades y distancias respecto de la trinchera y las lagunas, junto con los valores que activarían ajustes, reducción o detención del bombeo.

4. Establecer indicadores, umbrales ambientales, responsables, plazos de respuesta, medidas correctivas, mecanismos de aviso a la autoridad y condiciones de suspensión o retención de descargas.

5. Justificar la duración y frecuencia del seguimiento posterior a las obras y de la fase de operación, en relación con los riesgos de drenaje vial y con las variaciones estacionales del humedal.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

• EIA, Capítulo 4, p. 85; Capítulo 8, Plan de Seguimiento Ambiental.

• EIA, Capítulo 9, Prevención de Contingencias; Capítulo 10, pp. 57 y 61; Capítulo 17, Fichas Resumen."

600. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 9

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Corrección de la asignación de estaciones EAC6 a EAC9 a Laguna Norte y Laguna Sur en la línea de base de calidad de aguas.

1. Antecedentes del expediente

La Tabla N.º 1 de la línea de base de calidad de aguas superficiales del EIA (Capítulo 3, numeral 3.5.1, p. 5) identifica expresamente EAC6 y EAC7 como estaciones de Laguna Llolleo Norte y EAC8 y EAC9 como estaciones de Laguna Llolleo Sur, con sus respectivas coordenadas.

Sin embargo, en la descripción de resultados de la campaña de verano (p. 24) se atribuyen EAC6 y EAC7 a Laguna Sur y EAC8 y EAC9 a Laguna Norte al comentar la conductividad y los sólidos disueltos. La misma inversión aparece en la campaña de invierno (p. 33) y en pasajes interpretativos posteriores del documento.

2. Fundamentación de la observación

Esta discrepancia no permite determinar, únicamente a partir del texto interpretativo, qué cuerpo de agua presenta los valores reportados para cada campaña. La correcta asignación geográfica es particularmente relevante porque el EIA considera descargas hacia Laguna Norte y porque la evaluación de posibles cambios de salinidad, nutrientes y condiciones tróficas depende de una línea de base correctamente identificada.

La inconsistencia documental no demuestra que las muestras de laboratorio sean incorrectas; exige verificar su trazabilidad antes de utilizar los resultados para comparar lagunas o descartar efectos ambientales.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Revisar y corregir integralmente la correspondencia entre códigos EAC6, EAC7, EAC8 y EAC9, laguna asignada, coordenadas, mapas, tablas y textos de interpretación de ambas campañas.

2. Entregar las planillas originales de muestreo y laboratorio, con identificación de estación, fecha, coordenadas, metodología y cadena de custodia, de manera que los datos puedan ser comprobados.

3. Recalcular o confirmar los resultados y conclusiones que comparan Laguna Norte y Laguna Sur, especialmente conductividad, sólidos disueltos, salinidad, nutrientes y criterios de calidad de agua.

4. Precisar si la corrección modifica la caracterización de sensibilidad de cada laguna o la evaluación de impactos de aguas lluvias y descargas subterráneas; si procede, actualizar explícitamente las conclusiones del EIA.

5. Asegurar que el diseño de los programas de monitoreo futuro utilice códigos y coordenadas coherentes con la línea de base depurada.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

• EIA, Capítulo 3, numeral 3.5.1, Tabla N.º 1, p. 5, y texto de resultados pp. 24 y 33; revisar asimismo conclusiones pp. 44-47.

• EIA, Capítulo 4, evaluación de calidad de aguas y hábitats acuáticos, pp. 115-133."

601. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 10

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Trazabilidad e integración de la red de drenaje urbano, colectores existentes, nuevas conexiones y puntos de descarga hacia el sistema lagunar.

1. Antecedentes del expediente

El Capítulo 1 del EIA (pp. 64 y 67-70) describe conducción de aguas lluvias mediante sumideros, planta elevadora, colectores y conexión a un colector existente que descarga al sistema de lagunas de Llolleo. El Capítulo 4 (pp. 77-80) menciona la incorporación de un nuevo punto de descarga y también la conexión con un punto de descarga existente.

Por su parte, la línea de base de Hidrología (Capítulo 3, numeral 3.3.1, p. 22) señala que su estimación de escorrentía urbana hacia el sistema lagunar es parcial y no constituye un balance hídrico integral.

2. Fundamentación de la observación

Las referencias a una descarga nueva y a otra existente podrían ser compatibles si se tratara de una nueva conexión que utiliza un emisario preexistente; esa hipótesis, sin embargo, debe poder verificarse en una memoria y plano hidráulico integrados. No corresponde asumir que se trata de una contradicción ni que todos los aportes utilizan una misma conducción.

La trazabilidad completa es necesaria para identificar fuentes de agua diferenciadas —escorrentía vial, escorrentía urbana y eventual agua bombeada de la napa—, el punto o los puntos de entrada al humedal y los efectos sobre cada receptor.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Entregar un plano de conjunto y esquema hidráulico georreferenciado de la red existente, proyectada y modificada, indicando sentido de circulación, puntos de conexión, estaciones elevadoras, tratamientos, cámaras, trazado y emisarios finales.

2. Identificar la procedencia y área tributaria de los caudales de cada tramo, diferenciando aguas lluvias de operación, lluvias de construcción, agua subterránea bombeada y aportes externos al proyecto.

3. Explicar específicamente la relación entre el «nuevo punto de descarga» del Capítulo 4 y la conexión a colectores existentes descrita en el Capítulo 1, con coordenadas, titularidad y condiciones de operación.

4. Presentar un balance de aportes por evento y por fase que permita evaluar posibles coincidencias de caudales, capacidad de colectores y efectos sobre Laguna Norte, Laguna Sur y estero El Sauce donde exista conectividad comprobada.

5. Fundamentar la calificación de impactos sobre el receptor utilizando el sistema hidráulico real y sus condiciones de funcionamiento, fallas, mantenimiento y eventos extremos.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- *EIA, Capítulo 1, pp. 64 y 67-70.*
- *EIA, Capítulo 3, numeral 3.3.1, Hidrología, p. 22.*
- *EIA, Capítulo 4, pp. 77-80; Capítulo 10, p. 28."*

602. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 12

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Suficiencia de la línea de base estacional y evaluación del riesgo de alteración trófica en Laguna Sur y el sistema Ojos de Mar.

1. Antecedentes del expediente

El Segundo Tribunal Ambiental dispuso en 2022 la realización de un estudio dirigido a identificar posibles causas de eutrofización y efectos exógenos en el Sistema de Lagunas de Llolleo «Ojos de Mar», y encargó ese trabajo al Laboratorio de Limnología de la Universidad de Chile. El Tribunal informó que el estudio fue recibido el 8 de julio de 2022. El 15 de marzo de 2023, la Municipalidad de San Antonio informó que la autoridad ambiental efectuó mediciones físico-químicas en las lagunas ante cambios de color y olores percibidos en Laguna Sur.

Estos antecedentes públicos evidencian la existencia de preocupaciones previas sobre la calidad del agua y los procesos tróficos. No se dispone, para esta revisión, de todos los resultados analíticos originales del estudio de 2022 ni de las mediciones institucionales de marzo de 2023.

2. Fundamentación de la observación

Las condiciones de eutrofización potencial y las diferencias estacionales de las lagunas requieren una evaluación basada en series comparables de nutrientes, oxígeno disuelto, temperatura, conductividad, turbidez y componentes biológicos. Los registros anteriores no permiten atribuir las floraciones a una causa determinada ni al proyecto vial; sí justifican comprobar si las nuevas descargas del proyecto podrían interactuar con una condición ambiental preexistente.

Dado que el EIA presenta estudios de calidad de agua y biota acuática, corresponde explicitar si esos antecedentes históricos fueron efectivamente considerados y por qué la extensión temporal de las campañas resulta suficiente para caracterizar la variabilidad ambiental relevante.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Identificar si el titular utilizó el informe de Limnología de la Universidad de Chile recibido por el Tribunal Ambiental en julio de 2022 y los resultados de las mediciones institucionales de marzo de 2023; en caso negativo, explicar fundadamente su exclusión y gestionar su incorporación cuando sean disponibles.

2. Presentar una comparación trazable entre los datos históricos y la línea de base del EIA, indicando fechas, estaciones, metodologías, profundidad, parámetros y limitaciones de comparabilidad.

3. Evaluar la variabilidad estacional y las condiciones tróficas de Laguna Norte y Laguna Sur mediante nutrientes nitrogenados y fosforados, clorofila-a, transparencia, temperatura, salinidad/conductividad, oxígeno disuelto, pH y variables microbiológicas o biológicas pertinentes.

4. Analizar si los cambios de aportes de agua y sedimentos de Ruta 78, tanto en construcción como en operación, podrían modificar esas condiciones, considerando la conectividad entre lagunas y fuentes preexistentes.

5. Proponer, en función de resultados verificables, seguimiento y umbrales de alerta que permitan detectar variaciones adversas relevantes y adoptar medidas dentro del ámbito de responsabilidad del proyecto.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- *Segundo Tribunal Ambiental, 09-05-2022: https://tribunalambiental.cl/medida-r-308-312-ojos-de-mar-san-antonio-estudio/*
- *Segundo Tribunal Ambiental, registro de recepción del estudio el 08-07-2022: https://tribunalambiental.cl/acuerdo-en-reclamacion-por-humedal-urbano-ojos-de-mar-san-antonio/*
- *Municipalidad de San Antonio, 15-03-2023: https://www.sanantonio.cl/municipalidad/noticias/item/12036-municipio-y-ministerio-de-medio-ambiente-monitorean-calidad-del-agua-en-lagunas-ojos-de-mar.html*
- *EIA, Capítulo 3, numerales 3.5.1 Calidad del Agua y 3.5.2 Biota Acuática; Capítulo 4, evaluación de calidad de aguas y hábitats acuáticos."*

603. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como ciudadana de la provincia de San Antonio, residente de El Tabo y profesora de Ciencias Naturales que trabaja diariamente en Llolleo, considero fundamental que este proyecto sea evaluado desde una perspectiva socioecológica, reconociendo que los ecosistemas, las comunidades y sus formas de habitar el territorio están profundamente relacionados.

Mi preocupación no se limita al sistema de lagunas de Llolleo, sino que también considera los ecosistemas terrestres, la vegetación nativa, la fauna silvestre y los espacios naturales que aún persisten en nuestra provincia, especialmente en sectores como el ex Fundo de Llolleo.

Solicito que se profundice y fundamente científicamente la evaluación de los posibles impactos sobre la biodiversidad, la pérdida y fragmentación de hábitats, la conectividad ecológica y los recursos hídricos, considerando también los efectos acumulativos de las distintas intervenciones viales, urbanas y portuarias que experimenta el territorio.

Asimismo, considero necesario evaluar las consecuencias sociales del proyecto, particularmente sobre la movilidad cotidiana, la calidad de vida, el acceso a espacios naturales y los vínculos que las comunidades mantienen con su entorno. Desde mi experiencia docente, estos espacios también constituyen escenarios fundamentales para la educación ambiental, la investigación escolar y la construcción de una relación consciente con la naturaleza.

Entiendo la necesidad de mejorar la infraestructura vial, pero el desarrollo territorial no puede medirse únicamente en términos de conectividad y crecimiento económico. También debe considerar qué ecosistemas estamos transformando, cómo afectamos a las comunidades que los habitan y qué patrimonio natural estamos dejando a las futuras generaciones.

Por lo anterior, solicito que se justifique la suficiencia de las medidas de prevención, mitigación y seguimiento ambiental propuestas, incorporando una mirada integral de los impactos ecológicos y sociales, con información científica verificable y mecanismos efectivos de participación ciudadana."

604. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**1. Rechazo a la instalación de nuevos pórticos de peaje***

Solicito que se evalúe y descarte la incorporación de nuevos cobros de peaje que puedan afectar a los habitantes de San Antonio en sus desplazamientos cotidianos.

El proyecto debe transparentar sus efectos económicos sobre la población local y evaluar alternativas que no impongan nuevos costos a los residentes.

Se está construyendo una "etapa 1" de la ruta 78 que ya existe, los peajes ya están instalados en la carretera, no se justifican nuevos pórticos de pagos."

605. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 13

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Evaluación integrada de efectos concurrentes sobre el humedal provenientes de drenajes urbanos, infraestructura sanitaria, vial y portuaria.

1. Antecedentes del expediente

El EIA describe obras viales, nuevos sistemas de drenaje, conexiones a infraestructura urbana y abatimiento temporal de aguas subterráneas en el entorno del Sistema de Lagunas de Llolleo. El área presenta además infraestructura urbana y portuaria existente y antecedentes territoriales de anegamiento en el sector de avenida La Playa.

Se ha comunicado territorialmente la eventual ocurrencia de un problema en una cámara de alcantarillado cercana al entorno de Laguna Sur; esa información no ha sido acreditada con antecedentes operacionales de ESVAL, SISS u otro organismo competente. Asimismo, el proyecto Puerto Exterior de San Antonio debe examinarse solo en la medida en que existan actividades, obras o efectos concurrentes razonablemente pertinentes para este EIA, sin presumir ejecución simultánea ni conexión hidráulica.

2. Fundamentación de la observación

Una evaluación ambiental suficiente debe delimitar las obras y aportes atribuibles específicamente a Ruta 78, describir las condiciones preexistentes y examinar las interacciones relevantes con otras fuentes cuando compartan receptores o puedan modificar las mismas condiciones ambientales.

La existencia de una infraestructura sanitaria cercana o de un proyecto portuario independiente no demuestra por sí misma vertidos contaminantes ni impactos acumulativos. No obstante, la posible convergencia de drenajes, caudales y cargas de sedimentos o contaminantes exige identificar conexiones reales y justificar técnicamente la inclusión o exclusión de cada fuente en los escenarios de evaluación.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Presentar un plano georreferenciado y una matriz de fuentes y conexiones potencialmente relevantes: obras de Ruta 78, drenaje urbano existente, red de alcantarillado, vías de circulación y detención de camiones e infraestructura portuaria existente o formalmente proyectada.

2. Distinguir para cada fuente la condición actual, titular responsable, fecha o etapa de operación, área tributaria, cuerpo receptor, tipo de aporte y evidencia disponible de una eventual conexión con Laguna Norte, Laguna Sur o estero El Sauce.

3. Evaluar efectos conjuntos o sinérgicos razonablemente previsibles sobre caudales máximos, sedimentos, calidad del agua, niveles freáticos y hábitats acuáticos, separando escenarios con y sin las obras de Ruta 78 y fases de construcción y operación.

4. Solicitar o incorporar, cuando corresponda, antecedentes verificables de la empresa sanitaria, de la SISS y de la Municipalidad de San Antonio sobre episodios relevantes de anegamiento o incidentes de alcantarillado en avenida La Playa y sectores próximos; en ausencia de tales datos, explicitar las limitaciones sin atribuir contaminación no demostrada.

5. Precisar medidas de prevención, mantenimiento, seguimiento por evento de lluvia y coordinación institucional respecto de los impactos atribuibles al proyecto; justificar la evaluación de efectos acumulativos utilizada por el titular.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

• EIA, Capítulo 1, Descripción del Proyecto; Capítulo 2, Área de Influencia; Capítulo 3, Hidrología y Calidad de Aguas.

• EIA, Capítulo 4, pp. 77-80 y 120-125.

• Antecedentes territoriales de avenida La Playa, registros 27-07-2024. El antecedente relativo a infraestructura sanitaria requiere verificación oficial; no se considera acreditado.

• Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental: expediente del proyecto «Puerto Exterior de San Antonio», para identificación de iniciativas concurrentes cuando resulte pertinente."

606. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 3

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Ubicación y representatividad de las estaciones de monitoreo de calidad de aguas en Laguna Norte.

1. Antecedentes del expediente

El Capítulo 10 del EIA (pp. 57 y 61) señala un punto de monitoreo de calidad de agua denominado «Laguna Norte», con coordenadas UTM E 257.651 / N 6.278.771, junto con otro punto ubicado en el estero El Sauce. El propio EIA contempla muestreos antes, durante y después de las obras.

Sin embargo, la Tabla N.º 1 de la línea de base de calidad de aguas superficiales (Capítulo 3, numeral 3.5.1, p. 5) identifica las estaciones EAC6 y EAC7 en Laguna Llolleo Norte, con coordenadas distintas: E 256.780 / N 6.278.742 y E 256.733 / N 6.278.493, respectivamente. El contraste efectuado con la capa vectorial «Humedal_Urbano_Sist_Lag_Llolleo.shp» incorporada al EIA plantea una discrepancia espacial que requiere ser explicada.

2. Fundamentación de la observación

La localización y representatividad de las estaciones son determinantes para comprobar modificaciones de la calidad del agua asociadas a los aportes proyectados. No basta con denominar un punto como «Laguna Norte» si no se explican su posición, el medio efectivamente muestreado, su relación con la descarga y la comparabilidad con las estaciones de línea de base.

La delimitación administrativa del humedal ha sido objeto de revisión judicial: la sentencia de 6 de enero de 2026 del Segundo Tribunal Ambiental ordenó revisar su delimitación. En consecuencia, el polígono cartográfico incluido en el EIA no debe utilizarse por sí solo como prueba de cuál es el límite jurídico vigente; el problema técnico es la necesidad de contar con estaciones que efectivamente representen el cuerpo lagunar y su zona de influencia.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Entregar un plano georreferenciado de todas las estaciones comprometidas para Laguna Norte, indicando coordenadas definitivas, datum, huso UTM, ubicación de la línea de costa en distintas estaciones del año, punto de descarga y distancia entre ellos.

2. Explicar la diferencia entre el punto señalado en el Capítulo 10 y las estaciones EAC6/EAC7 del Capítulo 3, y confirmar si el punto de seguimiento corresponde efectivamente a agua de Laguna Norte o a otro componente hídrico.

3. Establecer una red de monitoreo propia de un cuerpo lagunar, con puntos cercanos a la descarga, puntos representativos de otros sectores de la laguna y estaciones de referencia menos expuestas al aporte, justificando variación estacional, profundidad y condiciones de mezcla.

4. Definir parámetros, frecuencia de muestreo, resultados de referencia, umbrales de alerta y acciones correctivas que permitan atribuir razonablemente variaciones a las actividades del proyecto.

5. Identificar la cartografía de delimitación administrativa vigente y explicar cómo ha sido considerada la sentencia de enero de 2026, sin confundir esa delimitación con la extensión ecológica e hidrológica del sistema.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- *EIA, Capítulo 10, pp. 57 y 61; Capítulo 3, numeral 3.5.1, Tabla N.º 1, p. 5.*
- *EIA, cartografía del humedal: «Humedal_Urbano_Sist_Lag_Llolleo.shp», con archivos asociados «Humedal_Urbano_Sist_Lag_Llolleo.shx», «Humedal_Urbano_Sist_Lag_Llolleo.dbf», «Humedal_Urbano_Sist_Lag_Llolleo.prj» y «Humedal_Urbano_Sist_Lag_Llolleo.cpg» (contenidos en el anexo cartográfico del EIA).*
- *Segundo Tribunal Ambiental, sentencia de 6 de enero de 2026, causas R-467-2024 y acumulada R-469-2024: https://tribunalambiental.cl/tribunal-ordena-nuevamente-al-ministerio-del-medio-ambiente-revisar-la-delimitacion-del-humedal-urbano-ojos-de-mar-en-san-antonio/"*

607. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Expropiaciones, pérdida de viviendas y sacrificio del tejido urbano***

Se solicita evaluar integralmente los impactos sociales, económicos y territoriales derivados de las expropiaciones contempladas en el proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, considerando la pérdida de viviendas, el desarraigo, la ruptura de redes familiares y vecinales, la fragmentación de barrios y el deterioro de la calidad de vida de sus habitantes.

***Resulta especialmente cuestionable que se privilegie una solución vial que interviene directamente sectores residenciales, cuando debe analizarse comparativamente la alternativa de un túnel de acceso directo al puerto**, que podría reducir la intervención sobre la ciudad y sus habitantes.*

La evaluación ambiental no puede limitarse a cuantificar propiedades afectadas ni a establecer compensaciones económicas individuales. Debe considerar el valor social del territorio, el arraigo de las familias, la continuidad de los barrios y las consecuencias permanentes de transformar sectores residenciales en áreas de tránsito e infraestructura vial.

Por lo anterior, solicito que se fundamente técnica, ambiental y socialmente la decisión de diseño adoptada, que se evalúe comparativamente la alternativa de un túnel directo al puerto y que se justifique por qué se descarta o no se prioriza una solución que evite o reduzca las expropiaciones y los impactos urbanos.

San Antonio no puede seguir siendo intervenido y fragmentado en función de las necesidades de conectividad portuaria sin evaluar seriamente alternativas que protejan a sus habitantes. El desarrollo de la infraestructura no debe construirse a costa de la vivienda, la cohesión social y el futuro urbano de la ciudad*."*

608. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito que se incorpore una ***evaluación comparativa, técnica, económica, ambiental y social*** *entre el proyecto presentado y una alternativa de túnel de acceso directo al puerto, que permita reducir la intervención sobre la ciudad y sus barrios residenciales.*

Esta comparación deberá considerar, como mínimo, los trazados propuestos, los costos de construcción y operación, las emisiones contaminantes, las expropiaciones y la pérdida de viviendas, la fragmentación urbana, la conectividad entre barrios y los impactos directos, indirectos y acumulativos sobre la población y el medioambiente.

Asimismo, solicito que se fundamenten técnicamente las razones para descartar esta alternativa, si corresponde, demostrando que la solución elegida representa la opción más adecuada y que no existen alternativas viables que permitan ***compatibilizar la conectividad portuaria con la protección de las viviendas, la calidad de vida y el desarrollo urbano de San Antonio.****"*

609. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en Los Zárate, comuna de San Antonio. Uso la Ruta 78 y el acceso sur a San Antonio para llevar a mis hijos al colegio, ir a trabajar, hacer trámites y compras y vender mis productos. Hago este viaje varias veces por semana.

Somos una comunidad de personas que vivimos en Lo Zárate y trabajamos en vinculación con Cartagena y San Antonio principalmente, además de otros sectores aledaños. Utilizamos obligatoriamente la ruta para llevar a nuestros hijos al colegio, realizar compras y trámites cotidianos. No tenemos recursos para solventar mayores gastos que los ya asociados a trasladarse por vivir en un sector aislado, y consideramos injusto que se nos aisle aún más económica y socialmente con una intervención económica tan relevante. Consideramos que los habitantes del sector y la comuna debemos estar eximidos de los gastos vinculados a un peaje.

El proyecto incluye nuevos pórticos de peaje en el acceso sur a San Antonio. Observo lo siguiente:

1. Nos cobrarían por movernos dentro de nuestro propio territorio. Las localidades rurales como Malvilla, Leyda, Agua Buena, Quillaycillo, El Turco, Lo Abarca y Los Zárate usamos esta ruta todos los días para llegar a colegios, trabajos, salud, comercio y servicios en San Antonio y Cartagena. No tenemos otro camino equivalente. Viajes cotidianos que hoy son gratuitos pasarían a tener un costo permanente, que golpea más a las familias con menos ingresos.

2. El estudio no evalúa el efecto del cobro sobre las personas. El artículo 7 del Reglamento del SEIA (DS 40/2012) considera alteración de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos la restricción a la libre circulación y a la conectividad, y el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento. El EIA describe los puntos de cobro Reuss y Barrancas, con un pórtico por sentido (capítulo 1), pero analiza el artículo 7 solo para los desvíos de la etapa de construcción (capítulo 5). No evalúa qué pasa cuando empiece el cobro, ni informa tarifas ni exenciones. Un cobro en el acceso a la ciudad restringe la circulación de quienes no pueden pagarlo y empuja a desvíos más largos.

Solicito que el estudio evalúe este efecto en la etapa de operación: cuántas familias de nuestras localidades usan la ruta, para qué viajes, y cuánto les costaría al mes.

3. Nuestras localidades quedaron fuera del estudio. El área de influencia del medio humano se limita a sectores de Barrancas y Llolleo cercanos a la ruta (capítulo 2). Malvilla, Leyda y Agua Buena aparecen solo como contexto de la comuna, y Lo Abarca, El Turco, Los Zárate y Quillaycillo no aparecen. Somos quienes pagaríamos el cobro todos los días.

4. Desvío de vehículos hacia caminos rurales. Para evitar el cobro, muchos vehículos, incluidos camiones, se irían por caminos interiores que no están hechos para ese tránsito, con más polvo, ruido, deterioro y riesgo para los niños y vecinos que caminan por ellos. El propio Consejo Regional advirtió en su pronunciamiento que la avenida Barros Luco quedaría como única vía sin cobro. Solicito que se evalúe este desvío y sus efectos.

5. Pagamos, pero las mejoras no llegan a nuestros caminos. Las obras del proyecto se concentran en el acceso al puerto y a la ciudad, mientras que el costo recaería sobre vecinos que no reciben mejoras en los caminos que usan.

Por todo lo anterior, solicito:

a) Eliminar o reubicar los pórticos, para que ningún viaje local entre las localidades de la provincia de San Antonio pague peaje.

b) Si se mantienen, tarifa cero permanente para los vehículos de residentes de la provincia, como compromiso de la Resolución de Calificación Ambiental.

c) Calles de servicio gratuitas, continuas y seguras junto a cada pórtico.

d) Incluir a las localidades rurales en el área de influencia y en la línea base de medio humano del estudio.

e) Informar la ubicación exacta, las tarifas y los viajes que cobraría cada pórtico, en lenguaje sencillo, y hacer actividades de participación ciudadana en las localidades rurales.

Pido que cada punto sea respondido en el Informe Consolidado de Evaluación y considerado en la Resolución de Calificación Ambiental."

610. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**OBSERVACIÓN CIUDADANA: DESTRUCCIÓN DEL MURAL DE LOS ARTISTAS PAULA TIKAY Y ANER URRA Y EXIGENCIA DE REPOSICIÓN***

*El proyecto **"Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"** contempla obras que implicarán la destrucción del mural realizado por los artistas **Paula Tikay y Aner Urra**, obra desarrollada en el marco de un proyecto financiado mediante FONDART y emplazada en un espacio público de la comuna de San Antonio.*

La eliminación de esta obra constituye una pérdida artística y cultural para el territorio. No se trata de una estructura prescindible ni de un elemento que pueda desaparecer sin que el proyecto se haga cargo de sus consecuencias. Es una obra realizada por artistas identificados, con financiamiento público, que forma parte del paisaje urbano y de la expresión cultural de la comunidad.

Resulta inaceptable que la ejecución de infraestructura pública implique la destrucción de una obra financiada con recursos públicos sin que se establezca, de manera previa y formal, una medida concreta para reparar esta pérdida.

Por lo anterior, solicito al titular del proyecto:

1. *Identificar expresamente la afectación y destrucción del mural en los antecedentes del proyecto, precisando su ubicación, características y relación con las obras proyectadas.*
2. *Incorporar una medida específica de reposición del mural, con financiamiento íntegro a cargo del titular del proyecto y ejecución garantizada por la empresa concesionaria o contratista responsable, según corresponda.*
3. *Asegurar la participación directa de sus autores, Paula Tikay y Aner Urra, en la definición de la solución artística, el diseño, el emplazamiento y la ejecución de la reposición, respetando su autoría.*
4. *Definir un emplazamiento adecuado y visible, acordado con los artistas, que permita recuperar la presencia de la obra en el espacio público y mantener su vínculo con el territorio.*
5. *Establecer formalmente los responsables, el financiamiento, los plazos de ejecución y los mecanismos de verificación de esta medida, de manera que su cumplimiento sea exigible y no quede sujeto a compromisos informales o decisiones posteriores.*

La reposición deberá considerar los costos necesarios para su materialización, incluidos la preparación del soporte, los materiales, la ejecución artística y la protección de la obra.

SOLICITUD FINAL

Solicito que la destrucción del mural no sea tratada como una consecuencia menor de las obras viales ni quede sin respuesta en la evaluación ambiental. El titular debe hacerse cargo de la pérdida que genera su proyecto e incorporar una medida de reposición concreta, financiada y verificable, con participación de los artistas originales.

Una obra pública no debe destruir otra obra financiada con recursos públicos sin asumir la responsabilidad de reparar esa pérdida. *La reposición debe quedar comprometida formalmente en el marco de la evaluación del proyecto y no depender de la buena voluntad posterior de la empresa ejecutora.*

Esta observación contiene un Anexo:



”

611. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN N.º 14

Proyecto: "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"

Materia: Medio humano, conectividad intracomunal e impactos de los pórticos de telepeaje sobre las comunidades rurales de San Antonio.

I. OBJETO DE LA OBSERVACIÓN

Se solicita revisar y complementar la delimitación del área de influencia del componente medio humano, su línea de base y la evaluación de impactos ambientales del proyecto, atendida la incorporación de pórticos de cobro en una ruta existente, utilizada cotidianamente por habitantes de sectores rurales de la comuna de San Antonio para acceder a fuentes laborales, establecimientos educacionales, centros de salud, comercio, servicios públicos y otras actividades esenciales.

Esta observación se refiere particularmente a los habitantes de Aguas Buenas, Malvilla y Leyda–El Sauce, sin excluir otras localidades rurales cuyos desplazamientos habituales utilicen los tramos afectos a los nuevos peajes.

El cuestionamiento central radica en que la continuidad física de una infraestructura vial no garantiza necesariamente la mantención de sus condiciones de accesibilidad, especialmente cuando se incorporan nuevos cobros que podrían modificar de manera permanente los costos asociados a los desplazamientos intracomunales.

II. ANTECEDENTES CONTENIDOS EN EL EIA

1. Instalación de nuevos pórticos de telepeaje

El capítulo 1 del EIA, numeral 1.4.1.11, describe dos conjuntos de pórticos de cobro, denominados Reuss y Barrancas, con estructuras en ambos sentidos de circulación.

Para el sector Reuss se indican las ubicaciones aproximadas Dm 109.850, sentido Santiago–San Antonio, y Dm 110.740, sentido San Antonio–Santiago.

Para el sector Barrancas se indican las ubicaciones aproximadas Dm 111.305 y Dm 111.420, respectivamente.

La descripción técnica de estas instalaciones no permite, por sí misma, determinar los efectos económicos que su funcionamiento podría generar sobre quienes utilizan habitualmente la ruta para desplazamientos dentro de la comuna.

2. Población rural y delimitación del área de influencia

De acuerdo con el capítulo 3.11 del EIA, tabla N.º 31, página 67, el titular identifica una población comunal de 96.770 habitantes, de los cuales 5.086 corresponden a población rural, según las cifras que atribuye al Censo 2024.

Sin embargo, para el área de influencia del medio humano, el titular considera una población de 18.994 habitantes, de los cuales solamente 20 corresponden a población rural, equivalentes al 0,11 % del total de dicha área.

Resulta particularmente cuestionable que el titular haya considerado únicamente 20 habitantes rurales dentro del área de influencia del componente medio humano, cuando el propio EIA reconoce una población rural comunal de 5.086 habitantes.

Esta delimitación incorpora apenas el 0,39 % de la población rural de San Antonio, dejando fuera a 5.066 habitantes rurales.

Si bien ello no demuestra que todas las personas excluidas utilicen la Ruta 78 o estén afectas a los nuevos peajes, sí plantea un cuestionamiento relevante respecto de los criterios técnicos y metodológicos utilizados para establecer el área de influencia.

El cuestionamiento adquiere mayor importancia porque la infraestructura vial intervenida cumple una función de conectividad intracomunal para habitantes de localidades como Agua Buena, Malvilla y Leyda–El Sauce, cuyas poblaciones superan ampliamente las 20 personas rurales consideradas en el área de influencia.

Estas comunidades utilizan habitualmente la infraestructura vial para acceder a fuentes laborales, establecimientos educacionales, centros de salud, comercio, servicios públicos y equipamientos urbanos, especialmente aquellos ubicados en San Antonio y Barrancas.

Por consiguiente, la distancia física entre las viviendas de estas comunidades y las obras proyectadas no constituye, por sí sola, un fundamento suficiente para descartar su relación funcional con la infraestructura intervenida ni los posibles efectos derivados de los nuevos cobros.

En estas circunstancias, no se encuentra suficientemente fundamentado que el área de influencia del medio humano se concentre casi exclusivamente en población urbana, sin acreditar una identificación y caracterización adecuada de las comunidades rurales que utilizan la ruta como vía de conectividad intracomunal.

3. Identificación territorial de las localidades rurales

La línea de base de medio humano reconoce, en su descripción general de la comuna, localidades rurales como Agua Buena–Malvilla y Leyda–El Sauce.

No obstante, su identificación en el contexto territorial comunal no equivale necesariamente a su incorporación efectiva en el área de influencia, ni a una caracterización de sus desplazamientos habituales y de su dependencia funcional de la infraestructura vial intervenida.

Esta diferencia es relevante para determinar si el estudio considera adecuadamente a los grupos humanos cuyos sistemas de vida podrían experimentar modificaciones como consecuencia de los nuevos cobros.

4. Evaluación de impactos sobre la conectividad y accesibilidad

Los capítulos 4 y 5 del EIA identifican impactos asociados a conectividad, accesibilidad y movilidad, principalmente relacionados con interferencias durante la construcción de las obras.

Asimismo, el titular identifica el reasentamiento de grupos humanos como impacto ambiental significativo.

En el capítulo 5, numeral 5.3.3, concluye que las demás alteraciones evaluadas sobre los sistemas de vida y costumbres no alcanzan una condición de significancia ambiental adicional.

Sin embargo, en los capítulos revisados no se identificó una evaluación cuantitativa específica del costo económico recurrente que los nuevos telepeajes podrían representar para los hogares rurales que utilizan habitualmente la ruta.

La evaluación de la conectividad no debería limitarse a determinar si la infraestructura mantiene su continuidad física, sino también considerar si las nuevas condiciones económicas de utilización podrían modificar las posibilidades reales de desplazamiento de sus usuarios.

5. Medidas ambientales propuestas

El capítulo 7 del EIA contempla la medida MC-IC-CFA30D, correspondiente al Plan de Reasentamiento de Grupos Humanos.

Por su parte, el capítulo 11 establece los compromisos ambientales voluntarios CV-MH01, relativo a comunicación comunitaria y gestión de tránsito en frentes de trabajo, y CV-MH02, correspondiente a contratación de mano de obra local.

En estos capítulos no se identificaron medidas específicas destinadas a abordar los eventuales efectos económicos permanentes de los nuevos telepeajes sobre los desplazamientos intracomunales de las comunidades rurales.

III. FUNDAMENTO DE LA OBSERVACIÓN

El artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y el artículo 7 del Reglamento del SEIA establecen la necesidad de evaluar el reasentamiento de comunidades humanas o la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

Resultan especialmente pertinentes los criterios contenidos en las letras b) y c) del artículo 7, relacionados con la circulación, conectividad, tiempos de desplazamiento y acceso a bienes, equipamientos, servicios e infraestructura básica.

No se plantea que la instalación de telepeajes constituya automáticamente un impacto ambiental significativo. Lo que se cuestiona es que la evaluación de los efectos sobre los sistemas de vida y costumbres debe considerar las nuevas condiciones económicas bajo las cuales las comunidades podrán utilizar la infraestructura vial.

Entre los aspectos relevantes se encuentran la frecuencia de los viajes, la capacidad económica de los hogares, la disponibilidad de rutas alternativas, la existencia y frecuencia del transporte público y la dependencia de la infraestructura para acceder a servicios esenciales.

Acceso a equipamientos y servicios públicos de Barrancas

Debe considerarse especialmente que el sector de Barrancas, al cual se accede mediante el tramo vial objeto de modificación por el proyecto, identificado por la comunidad como ruta G-86, concentra una serie de equipamientos y servicios fundamentales para la población de San Antonio.

Entre ellos se encuentran los tribunales de justicia, la Comisaría de San Antonio, la Municipalidad de San Antonio, la Delegación Presidencial Provincial de San Antonio, el estadio municipal, el supermercado Líder, el centro cultural comunal, la biblioteca pública, colegios y jardines infantiles.

Estos establecimientos cumplen funciones relacionadas con el acceso a la justicia, la seguridad pública, la realización de trámites administrativos, el abastecimiento, la educación, la cultura, el deporte y la recreación.

Para los habitantes de los sectores rurales, el acceso a estos equipamientos forma parte de sus desplazamientos habituales hacia el área urbana de San Antonio.

Por ello, resulta necesario que el titular identifique y evalúe las relaciones funcionales entre las localidades rurales y estos servicios, verificando si los trayectos utilizados por sus habitantes estarán sujetos al pago de uno o más pórticos de telepeaje.

La eventual incorporación de nuevos cobros podría no solamente aumentar el gasto destinado a transporte, sino también modificar la frecuencia y oportunidad con que las personas acceden a dichos servicios, dependiendo de sus condiciones económicas y de las alternativas efectivamente disponibles.

La ubicación de estos equipamientos, los recorridos habituales y su relación espacial con los pórticos proyectados deberán ser debidamente identificados y acreditados en la evaluación.

IV. SOLICITUDES CONCRETAS AL TITULAR

1. Revisión y modificación del área de influencia del medio humano

Se solicita al titular revisar y, cuando corresponda, modificar la delimitación del área de influencia de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, justificando técnicamente la inclusión o exclusión de las localidades rurales de Agua Buena, Malvilla, Leyda–El Sauce y otras que utilicen habitualmente la Ruta 78 como vía de conectividad intracomunal.

Para cada localidad se deberá fundamentar la decisión de inclusión o exclusión mediante cartografía, antecedentes censales oficiales y evidencia sobre sus relaciones funcionales con la infraestructura vial y los servicios urbanos de San Antonio.

En particular, se solicita explicar por qué el área de influencia incorpora solamente 20 habitantes rurales, pese a que la ruta intervenida es utilizada por comunidades rurales cuyas poblaciones superan ampliamente dicha cifra.

La delimitación deberá considerar los potenciales efectos durante la fase de operación, incluyendo aquellos asociados al cobro de telepeajes, y no limitarse exclusivamente a la proximidad física de los asentamientos respecto de las obras.

2. Caracterización de la movilidad cotidiana de las comunidades rurales

Se solicita complementar la línea de base de medio humano mediante antecedentes primarios y secundarios verificables que permitan caracterizar los desplazamientos habituales de las comunidades rurales funcionalmente vinculadas con el proyecto.

Esta caracterización deberá considerar orígenes y destinos, motivos de viaje, horarios, frecuencias, medios de transporte utilizados, dependencia de la ruta y disponibilidad real de alternativas de desplazamiento.

Se deberá diferenciar entre viajes por trabajo, educación, salud, compras, trámites administrativos, cuidados familiares y otras actividades habituales, considerando tanto el transporte público como el particular.

3. Accesibilidad a servicios y equipamientos ubicados en Barrancas

Se solicita evaluar específicamente las relaciones de conectividad entre las localidades rurales y los principales equipamientos y servicios ubicados en el sector de Barrancas.

Esta evaluación deberá incorporar los tribunales de justicia, la Comisaría de San Antonio, la Municipalidad de San Antonio, la Delegación Presidencial Provincial, el estadio municipal, el supermercado Líder, el centro cultural comunal, la biblioteca pública, colegios y jardines infantiles.

Se deberán identificar los trayectos utilizados para acceder a dichos establecimientos, su frecuencia de utilización, los tiempos de desplazamiento y las condiciones de accesibilidad actuales y proyectadas.

Asimismo, se deberá determinar cuáles de esos recorridos estarán sujetos al pago de los nuevos telepeajes.

4. Justificación de los pórticos y régimen de cobro

Se solicita al titular presentar los antecedentes técnicos y contractuales que fundamentan la instalación y ubicación de los pórticos Reuss y Barrancas.

Esta información deberá precisar los movimientos vehiculares afectos a cobro, las tarifas proyectadas, los criterios de aplicación, las eventuales exenciones o beneficios y las alternativas de circulación disponibles sin pago.

Se deberá distinguir expresamente entre las tarifas actualmente aplicadas en otros tramos de la concesión y aquellas previstas para los nuevos pórticos del proyecto.

5. Evaluación del costo económico para los hogares rurales

Se solicita cuantificar el costo adicional diario, mensual y anual que podrían enfrentar los hogares de las localidades rurales como consecuencia de los nuevos telepeajes.

La evaluación deberá considerar la localidad de residencia, los itinerarios habituales, la cantidad de pórticos atravesados, la frecuencia de desplazamiento y los ingresos de los hogares.

Asimismo, deberán presentarse escenarios diferenciados para viajes por trabajo, educación, atención de salud, cuidados familiares, compras y acceso a servicios públicos.

Se solicita estimar la proporción del presupuesto familiar que representaría el nuevo gasto, considerando especialmente a hogares de menores ingresos y personas que realizan desplazamientos frecuentes.

6. Predicción y evaluación de impactos durante la fase de operación

Se solicita evaluar si la incorporación de los nuevos cobros podría modificar las condiciones efectivas de conectividad y accesibilidad de las comunidades rurales, considerando cambios en la frecuencia de los desplazamientos, utilización de rutas alternativas y acceso a servicios esenciales.

El análisis deberá considerar efectos diferenciados sobre hogares de menores ingresos, estudiantes, personas mayores, personas con discapacidad o movilidad reducida y hogares con responsabilidades de cuidado.

Se solicita fundamentar expresamente la identificación o descarte de impactos significativos sobre los sistemas de vida y costumbres de estos grupos humanos, conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y al artículo 7 del Reglamento del SEIA.

7. Medidas ambientales para los impactos identificados

En caso de determinarse impactos significativos, se solicita proponer medidas de mitigación, reparación o compensación directamente relacionadas con las alteraciones identificadas sobre la conectividad, accesibilidad y sistemas de vida de las comunidades rurales.

Estas medidas deberán establecer responsables, plazos de implementación e indicadores de seguimiento.

Asimismo, se solicita examinar la pertinencia y viabilidad de alternativas como exenciones para desplazamientos intracomunales, tarifas diferenciadas para residentes o vías alternativas gratuitas funcionalmente equivalentes, acreditando de qué manera cada opción permitiría hacerse cargo de los impactos evaluados.

V. PETICIÓN AL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

En virtud de los antecedentes expuestos, se solicita al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso requerir al titular que complemente y fundamente adecuadamente la delimitación del área de influencia del componente medio humano, incorporando una evaluación de las relaciones funcionales entre las localidades rurales de San Antonio y la infraestructura vial objeto de modificación.

Asimismo, se solicita requerir una evaluación específica de los efectos que los nuevos pórticos de telepeaje podrían generar sobre las condiciones económicas de movilidad, conectividad intracomunal y acceso a servicios esenciales durante la fase de operación.

La evaluación deberá proporcionar antecedentes suficientes para determinar fundadamente la existencia o descarte de alteraciones significativas sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos potencialmente afectados.

La modernización de una infraestructura vial no debe evaluarse únicamente por sus efectos sobre la capacidad y fluidez del tránsito, sino también por sus consecuencias sobre las condiciones reales en que las comunidades pueden acceder y utilizar dicha infraestructura para desarrollar sus actividades cotidianas.

VI. REFERENCIAS DOCUMENTALES

- *EIA, capítulo 1, "Descripción del proyecto", numeral 1.4.1.11: Pórticos Reuss y Barrancas.*
- *EIA, capítulo 2, "Determinación y justificación del área de influencia".*
- *EIA, capítulo 3.11, "Medio humano", tabla N.º 31, página 67: población urbana y rural comunal y del área de influencia.*
- *EIA, capítulo 4, "Predicción y evaluación del impacto ambiental".*
- *EIA, capítulo 5, numeral 5.3.3: análisis del artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300.*
- *EIA, capítulo 7, "Plan de medidas de mitigación, reparación y/o compensación".*
- *EIA, capítulo 11, "Compromisos ambientales voluntarios".*
- *Oficio Ordinario N.º 1851-DMAO de la Municipalidad de San Antonio, de fecha 4 de septiembre de 2026, observación N.º 8."*

612. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Debido a la instalación de estos pórticos el incremento diario de me Vera reflejado con alteraciones en mi vida diario ya que al salir y tomar carretera dentro de la comuna de san Antonio tendré que estar cancelando cada pasada y esto lo ocupo a diario por el colegio trabajo etc"

613. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No se considera una apropiada reducción y control de velocidad como bandas que alerten o control y visualización de velocidad considerando la alta tasa de volcamientos de camiones además muchos de ellos llevan cargas peligrosas.

No corresponde el cobro de tag a las personas. Los pórticos deberían estar solo al ingreso al puerto.

No se consideran mitigaciones o control de gases correspondientes al aumento de tránsito de camiones."

614. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"SIN PORTICO PARA SAN ANTONIO"

615. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"Por medio de la presente, presento una observación formal respecto al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto "**Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio**", específicamente en relación con la instalación de los **nuevos pórticos de peaje** contemplados en la descripción del proyecto.*

Solicito que el titular evalúe y responda detalladamente los siguientes puntos:

1. ***Efecto de Evasión hacia el Sector Alto y Colapso Urbano:** La instalación de pórticos de cobro en este tramo generará un incentivo inmediato para que el flujo vehicular intente evadir el peaje. Esto provocará el desvío masivo de vehículos hacia las calles interiores de la comuna, utilizando la conectividad hacia el sector alto de San Antonio. El EIA actual no demuestra adecuadamente cómo el proyecto mitigará esta saturación en la red vial urbana existente.*
2. ***Impacto Directo en Intersección Caupolicán con Palmieri:** Como habitante de **Calle Caupolicán, específicamente en el sector alto de la comuna en su intersección con calle Palmieri**, expongo que esta zona residencial se convertirá de forma inevitable en una ruta alternativa informal de escape para los vehículos que busquen evitar el cobro del peaje. Este nodo y sus calles aledañas son de carácter netamente residencial y no están diseñados ni estructural ni geométricamente para absorber un alto tráfico de flujo continuo.*
3. ***Externalidades Negativas en el Barrio Alto:** El uso de la intersección **Caupolicán / Palmieri** como vía de escape no regulada deteriorará de forma acelerada la carpeta asfáltica local, incrementará críticamente los niveles de ruido y material particulado frente a nuestros hogares, y generará un grave riesgo para la seguridad vial en un sector que cuenta con dinámicas barriales y tránsito peatonal local.*
4. ***Insuficiencia en la Modelación de Tránsito para el Sector Alto:** Solicito al titular que presente una modelación de capacidad y demanda vial que incluya de manera explícita el "efecto evasión" provocado por el peaje, cuantificando cuántos vehículos diarios se proyecta que suban hacia el sector de **Calle Caupolicán e intersección Palmieri**. Exijo que se detallen medidas de mitigación específicas para proteger nuestro entorno, ya que el plan actual (CV-MH01) no contempla los impactos operacionales del peaje en los barrios de la zona alta de la ciudad.*

*Por lo tanto, considero que el proyecto subestima la alteración significativa sobre los sistemas de vida y costumbres de la comunidad local (**Art. 11, letra c de la Ley 19.300**) al transferir los impactos de una autopista concesionada hacia el espacio público y residencial de los habitantes de San Antonio."*

616. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes, con respecto a Instalación de cuatro pórticos de telepeaje, quisiera expresar mi preocupación, ya que el lugar donde trabajo queda en Aguas Buenas y vivo en Llolleo, lo cual me generará un costo extra, además del combustible que ya gasto, el pago de peajes diarios por sólo ir a trabajar. No están dejando opciones, ya que nos obligan a este cobro al no tener mas vías de traslado. Ya esta super elevado el valor del combustible, para agregar un costo más por movilizarme a mi trabajo. Solicito que el titular evalúe alternativas de mitigación que eximan del pago de peaje (TAG) a los vehículos particulares y de transporte público local con patente registrada en la comuna de San Antonio."

617. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Asunto: Observación ciudadana respecto a los impactos económicos por la instalación de pórticos de peaje urbanos en San Antonio.

Por medio de la presente, presento mi observación formal al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio". Manifiesto mi preocupación y rechazo a la instalación de los cuatro pórticos de cobro proyectados en el tramo urbano (entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda). Esta medida fragmenta la comuna y obliga a los residentes de Sector Barrancas a pagar un costo diario imprevisto por desplazamientos básicos dentro de nuestra propia ciudad, afectando gravemente el presupuesto familiar. Solicito que el titular evalúe alternativas de mitigación que eximan del pago de peaje (TAG) a los vehículos particulares y de transporte público local con patente registrada en la comuna de San Antonio."

618. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Asunto: Observación ciudadana respecto a los impactos económicos por la instalación de pórticos de peaje urbanos en San Antonio.

Por medio de la presente, presento mi observación formal al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio". Manifiesto mi preocupación y rechazo a la instalación de los cuatro pórticos de cobro proyectados en el tramo urbano (entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda). Esta medida fragmenta la comuna y obliga a los residentes de Llolleo a pagar un costo diario imprevisto por desplazamientos básicos dentro de nuestra propia ciudad, afectando gravemente el presupuesto familiar. Solicito que el titular evalúe alternativas de mitigación que eximan del pago de peaje (TAG) a los vehículos particulares y de transporte público local con patente registrada en la comuna de San Antonio."

619. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo bastante cerca de la rotonda curicó y el hecho de instalar tele peajes en dicho sector y en otras áreas de esa zona me perjudicará económicamente. si la idea es cobrar por el uso de la calzada respecto al movimiento portuario actual y futuro lo más lógico sería instalarlos en ambos accesos al túnel trinchera que es en definitiva por donde sí o sí deben pasar todos los vehículos que van al sector portuario y así no tendríamos que pagar también quienes no tienen nada que ver con esa actividad."

620. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 14

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Delimitación del área de influencia de medio humano y efectos de los nuevos telepeajes sobre la conectividad intracomunal de localidades rurales de San Antonio.

1. Antecedentes del expediente

El Capítulo 1 del EIA, numeral 1.4.1.11 (pp. 54–56), contempla dos conjuntos de pórticos de cobro, Reuss y Barrancas, con instalaciones en ambos sentidos de circulación: Reuss, Dm 109.850 y Dm 110.740; Barrancas, Dm 111.305 y Dm 111.420. El proyecto modifica una ruta existente que también es utilizada para desplazamientos intracomunales de residentes de sectores rurales hacia San Antonio.

El Capítulo 3.11, Tabla N.º 31 (p. 67), consigna 5.086 habitantes rurales en la comuna, según cifras atribuidas al Censo 2024, pero solo 20 habitantes rurales dentro del área de influencia de medio humano: el 0,39 % de la población rural comunal. La descripción territorial menciona Agua Buena–Malvilla y Leyda–El Sauce, aunque su mención no acredita que sus relaciones de movilidad hayan sido incorporadas en la delimitación efectiva.

Los Capítulos 4 y 5 consideran efectos sobre conectividad y accesibilidad, principalmente vinculados a interferencias de las obras, y califican como significativo el reasentamiento de grupos humanos. El numeral 5.3.3 del Capítulo 5 descarta significancia adicional respecto de otras alteraciones evaluadas. En los capítulos revisados no se identificó una cuantificación específica del costo recurrente de los nuevos telepeajes para los hogares rurales. El Capítulo 7 establece el Plan de Reasentamiento MC-IC-CFA30D y el Capítulo 11 incluye los compromisos CV-MH01 y CV-MH02, sin identificar medidas específicas relativas al gasto permanente por telepeajes.

El Oficio Ordinario N.º 1851-DMAO de la Municipalidad de San Antonio, de 4 de septiembre de 2026, observación 8, también advierte los gastos que los nuevos peajes podrían imponer a vehículos livianos que se desplazan diariamente desde Leyda, Malvilla y Aguas Buenas.

2. Fundamentación de la observación

Resulta cuestionable que el titular delimite un área de influencia con solo 20 habitantes rurales cuando la infraestructura intervenida funciona como acceso intracomunal de localidades cuya población supera ampliamente esa cifra. La ubicación de las viviendas fuera del entorno inmediato de las obras no basta, por sí sola, para excluir a usuarios cuyos desplazamientos frecuentes podrían quedar sujetos al cobro. No se afirma que los restantes 5.066 habitantes rurales utilicen necesariamente el tramo afecto a peaje; se requiere identificar y justificar la inclusión o descarte de cada localidad según sus relaciones funcionales reales con la ruta.

La accesibilidad no se agota en la continuidad física de la vía. El pago reiterado por desplazamientos hacia trabajo, educación, salud, abastecimiento y servicios públicos puede modificar las condiciones de movilidad. En particular, el acceso al sector Barrancas permite llegar, según antecedentes territoriales aportados por la comunidad, a tribunales de justicia, Comisaría de San Antonio, Municipalidad, Delegación Presidencial Provincial, estadio municipal, supermercado Líder, centro cultural, biblioteca pública, colegios y jardines infantiles. Deben verificarse cartográficamente sus accesos y los itinerarios efectivamente sujetos a cobro.

Conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y al artículo 7, letras b) y c), del Reglamento del SEIA, la evaluación debe hacerse cargo de las alteraciones a la conectividad y al acceso a bienes, equipamientos y servicios que puedan afectar los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos. La instalación de nuevos pórticos de telepeaje en una ruta utilizada para desplazamientos intracomunales introduce una modificación permanente en las condiciones económicas de acceso a la ciudad. Se solicita al titular reconocer expresamente esta afectación en el componente medio humano, identificar a los grupos humanos expuestos y evaluar su magnitud, duración y significancia ambiental, atendiendo a los viajes habituales, tarifas, ingresos de los hogares y alternativas gratuitas de circulación. La falta de cuantificación del costo no puede utilizarse como fundamento para omitir su evaluación.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación y requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Revisar y modificar, cuando corresponda, el área de influencia de medio humano, justificando expresamente la inclusión o descarte de Agua Buena, Malvilla, Leyda–El Sauce y otras localidades que utilicen la ruta como vía intracomunal. Explicar la incorporación de solo 20 habitantes rurales mediante criterios funcionales, cartografía y antecedentes censales desagregados.

2. Caracterizar los desplazamientos cotidianos de los grupos humanos potencialmente afectados, diferenciando localidad de origen, destinos, frecuencia, motivos de viaje, modos de transporte, dependencia de la ruta y existencia de alternativas efectivas.

3. Identificar y representar los itinerarios de acceso desde los sectores rurales hacia los equipamientos y servicios de Barrancas —tribunales, comisaría, municipalidad, delegación provincial, establecimientos educativos, estadio, supermercado, centro cultural y biblioteca— e indicar cuáles exigirían atravesar uno o más pórticos.

4. Fundamentar técnica y contractualmente la ubicación de los pórticos Reuss y Barrancas y precisar movimientos afectos a cobro, tarifas proyectadas, eventuales exenciones o beneficios y rutas alternativas sin pago, distinguiendo los nuevos cobros de las tarifas actualmente vigentes en otros tramos.

5. Cuantificar el gasto adicional diario, mensual y anual para los hogares rurales potencialmente afectados, según trayecto, número de pórticos, frecuencia de viajes e ingresos, incluyendo escenarios de trabajo, estudios, salud, trámites, cuidado y abastecimiento.

6. Reconocer expresamente y evaluar, durante la fase de operación, el impacto asociado a la imposición de nuevos cobros sobre los desplazamientos intracomunales de las comunidades rurales. Determinar su magnitud, duración y significancia en los sistemas de vida y costumbres, considerando la accesibilidad económica, la frecuencia de los viajes, el acceso a servicios esenciales y la eventual utilización de rutas alternativas, conforme al artículo 7 del Reglamento del SEIA.

7. Proponer medidas específicas, eficaces y verificables que se hagan cargo de los impactos significativos identificados sobre la conectividad y accesibilidad de las comunidades rurales. Evaluar fundadamente opciones como exenciones para desplazamientos intracomunales, tarifas diferenciadas para residentes o vías gratuitas funcionalmente equivalentes, indicando responsables, plazos e indicadores de seguimiento.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

• EIA, Capítulo 1, numeral 1.4.1.11, pp. 54–56; Capítulo 2, delimitación del área de influencia.

• EIA, Capítulo 3.11, Tabla N.º 31, p. 67 y descripción de localidades rurales.

• EIA, Capítulos 4 y 5, especialmente numeral 5.3.3; Capítulos 7 y 11.

• Municipalidad de San Antonio, Oficio Ordinario N.º 1851-DMAO, 4 de septiembre de 2026, observación 8."

621. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:
"NO estoy de acuerdo con la instalación de pórtico,tag en mi san Antonio."

622. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:
"No estoy de acuerdo con el proyecto"

623. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como ciudadana que habita San Antonio durante toda su vida, expongo mis observaciones críticas al proyecto Ruta 78 acceso a San Antonio.

Aunque vivamos en la ciudad donde se ubica el puerto más importante de Chile (la mayor cantidad de carga del comercio exterior), la percepción y realidad de la calidad de vida es una de las más bajas a nivel nacional (https://www.latercera.com/la-tercera-domingo/noticia/san-antonio-los-lamentos-de-una-ciudad-fallida): es una ciudad empobrecida y con alto nivel de desempleo. Sus habitantes estamos preocupados por el daño ambiental que ha afectado a la ciudad por décadas: el movimiento indiscriminado de camiones de ácido; la afectación al humedal ojos de mar; entre otros. Por tanto, la ejecución de este proyecto afectará aún más la realidad del territorio y para sus habitantes en los siguientes aspectos:

1) Costo económico: el proyecto y sus pórticos de peaje no deberían ser costeados por la población que habita en la comuna ni las comunas próximas a ella. Tampoco debería limitar las proyecciones de turismo en época de vacaciones. Todo ello daría por resultado un efecto económico regresivo que sumaría otro factor negativo para San Antonio.

2) Conectividad urbana: las obras pueden aislar barrios, y afectarán directamente la conectividad entre San Antonio urbano y los sectores rurales de Aguas Buenas, o Malvilla. También afectará la conectividad para muchos habitantes del litoral central que ocupan la pista para acudir a su jornada laboral.

3) Contaminación ambiental/acústica: el material ocupado en las obras generarán mayor contaminación de aire, y habría que considerar cómo mitigar aumento de ruidos molestos y vibraciones."

624. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en Llolleo, sector Los Geranios. Al revisar el capítulo 5 del proyecto, página 30, el Titular descarta el riesgo para salud sin incorporar indicadores ni tasas de enfermedad cardio respiratoria, en la población de la comuna, constituyendo un vacío que el SEA debe obligar al Titular a que lo ejecute."

625. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los pórticos, tag en mi san antonio"

626. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No quiero pórtico/tag en mi san antonio porque no de acuerdo en tener que pagar por circular x mi ciudad"

627. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, manifiesto mi oposición a la incorporación de pórticos de cobro que puedan generar nuevas cargas económicas para los habitantes de la comuna de San Antonio, y solicito que sus efectos sean examinados rigurosamente en el marco de la evaluación ambiental del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

La comunidad de San Antonio necesita mejoras de infraestructura y conectividad, pero estas no deben diseñarse ni ejecutarse ignorando las consecuencias que podrían producir sobre las familias que utilizan habitualmente las vías de acceso a la comuna. La instalación de pórticos de cobro puede incrementar los costos de desplazamiento de trabajadores, estudiantes, personas mayores, familias y usuarios que necesitan trasladarse por razones laborales, educacionales, médicas, comerciales y familiares.

En consecuencia, solicito que la evaluación examine de manera específica y fundada los posibles efectos de los pórticos sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, de acuerdo con la Ley N.º 19.300 y los criterios aplicables del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, contenido en el D.S. N.º 40 de 2012 del Ministerio del Medio Ambiente. En particular, se debe analizar si los costos adicionales, la ubicación de los puntos de cobro y la existencia real de rutas alternativas podrían afectar la movilidad cotidiana, el acceso a servicios y oportunidades, los presupuestos familiares y la relación funcional entre los distintos sectores de la comuna y su entorno.

Solicito, asimismo, que se informe y evalúe de manera transparente la ubicación prevista de cada pórtico, el fundamento técnico de su incorporación, los desplazamientos que podrían verse afectados, las alternativas consideradas y las medidas destinadas a evitar, reducir o compensar los impactos ambientales que correspondan. La evaluación debe considerar la realidad territorial de San Antonio y no limitarse a una descripción general de la infraestructura vial, sino examinar los efectos que su diseño y operación podrían ocasionar a las comunidades potencialmente afectadas.

La participación ciudadana debe permitir que las preocupaciones de los habitantes sean analizadas de manera efectiva y respondidas fundadamente. Por ello, solicito que esta observación sea incorporada al expediente de evaluación ambiental y que sus argumentos sean considerados en la evaluación y en la decisión que corresponda adoptar.

SOLICITUDES

1. *Que se evalúen específicamente los posibles impactos de los pórticos de cobro sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, la movilidad cotidiana y el acceso a servicios, considerando los antecedentes territoriales pertinentes.*
2. *Que se requieran al titular los antecedentes técnicos necesarios para justificar la ubicación y operación de los pórticos y para determinar sus posibles efectos sobre la población.*
3. *Que se examinen alternativas de diseño y solución que permitan alcanzar los objetivos de conectividad vial evitando o reduciendo las cargas y efectos negativos sobre los residentes de San Antonio.*
4. *Que se establezcan, cuando legalmente proceda, medidas adecuadas, verificables y proporcionales para prevenir, reducir o compensar los impactos ambientales que se identifiquen.*
5. *Que se considere expresamente la oposición de la comunidad a la instalación de pórticos que impongan nuevas cargas económicas a los habitantes y que esta materia sea respondida fundadamente conforme a la normativa aplicable.*

En definitiva, solicito que no se dé por suficientemente evaluado el proyecto sin examinar de manera concreta sus consecuencias sobre la población de San Antonio. El desarrollo de infraestructura debe considerar el bienestar de las comunidades, la equidad territorial y el acceso efectivo a las actividades esenciales de la vida diaria.

Por lo expuesto, solicito que esta observación sea incorporada y considerada conforme a derecho en el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto.

Declaro que esta presentación expresa mi oposición a los pórticos de cobro por sus posibles consecuencias para los habitantes de San Antonio, y solicito que dichas consecuencias sean evaluadas con antecedentes suficientes antes de adoptar la decisión ambiental correspondiente.*"*

628. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como residente del sector Barrancas, resulta inaceptable que el Titular no haya considerado de manera significativa toda la zona alrededor de la instalación de faenas, vecina a la subestación eléctrica del sector.

Solicito al SEA aplique la calidad de impacto significativo, a la instalación de faenas y la pista de frenado, como vecino de estas obras."

629. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En cuanto a la instalación de pórticos de peaje en esta ruta, me preocupa de sobremanera que producto de estos cobros, se va a incrementar el tránsito de vehículos por la ciudad, lo que generará más congestión en las calles de mi ciudad.

Esto me causará muchas dificultades, ya que debo movilizarme diariamente en locomoción colectiva y tendré que aumentar los tiempos considerados en traslado, como también tendré más riesgo de accidentes, especialmente cuando se producen accidentes en la ruta y, los camiones ingresan masivamente a la ciudad.

Además, por estos cobros abusivos para los sanantoninos, nos veremos obligados a pagar más por el valor del pasaje de buses interurbanos, cuando tenga que viajar a Santiago o Valparaíso."

630. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quienes vivimos en Aguas Buenas, para acceder Hospital Claudio Vicuña, al CESFAM, a los colegios de nuestros hijos, ferias libres y comercio, debemos desplazarnos diariamente por la Ruta 78. La instalación de pórticos de telepeaje dentro de la misma comuna impone un costo económico diario e injustificado, actuando como un "impuesto a la movilidad local".

El EIA no midió el impacto en el presupuesto familiar de los hogares de Leyda, Malvilla y Aguas Buenas, vulnerando la caracterización de los grupos humanos pertenecientes al sector rural de San Antonio. Por tal motivo, exijo que el titular presente algún estudio que permita justificar social y económicamente su instalación, de otro modo el proyecto no cuenta con la justificación correspondiente."

631. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Las Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) fueron declaradas humedal urbano por Res. Ext. N° 415/2024 del MMA. El límite del humedal que usa el estudio se tomó de plataformas institucionales, sin validación en terreno. Pido que el titular valide el límite con los límites oficiales del humedal y del Estero El Sauce, e identifique la zona de transición y la vegetación ribereña, por lo que se requiere insistir en que los estudios y datos que presente el titular correspondan a medios oficiales y no a proyecto puerto exterior ya que este además contenía enorme cantidad de errores"

632. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: DGA, Ord. 772 (figura 53, Sector Humedal Urbano Lagunas de Llolleo).

La DGA pide indicar la distancia entre los muros de contención TEM y el cauce o la ribera de las lagunas, o confirmar que quedan fuera de cauce. Me sumo a ese pedido y pido además que se explique si esos muros requieren un permiso de la DGA.”

633. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El Capítulo 5 dice que no habrá vertidos a aguas superficiales, pero los capítulos 4 y 5 describen descargas hacia la Laguna Norte. Pido que el titular corrija esa afirmación y presente el tratamiento de esas descargas con cifras de caudal y calidad.”

634. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: DGA, Ord. 772 (línea base de calidad, numeral 3.5.1).

Las lagunas de Llolleo ya están en condición hipertrófica en nitrógeno (verano e invierno de 2024) y en fósforo (invierno), con turbidez fuera de norma. Pido que el titular tenga en cuenta ese punto de partida al evaluar cualquier aporte adicional.”

635. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: DGA, Ord. 772 (impactos IO-CFA11, IC-CFA17 e IO-CFA17).

Los impactos sobre la calidad del agua se calificaron como no significativos con una matriz numérica. Pido un análisis explícito de los tres criterios del artículo 6° inciso 2° del RSEIA, en especial la capacidad de regeneración del recurso, dado que la laguna ya está hipertrófica.”

636. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026 (escorrentía de 0,1216 m³/s).

El titular estima un aumento de escorrentía de 0,1216 m³/s hacia las lagunas y propone solo separación mecánica. El SBAP considera insuficiente ese tratamiento para un humedal urbano y recomienda humedales artificiales de flujo subsuperficial u otra tecnología avanzada. Me sumo a esa recomendación.”

637. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“ Como vecina de llolleo me preocupa que el crecimiento de la carretera 78 siga creciendo sobre el cauce del estero el Sauce, en su tramo de la población San Pedro que es el más angosto después de pasar por el fundo de llolleo. El estrangulamiento urbano que ya existe se verá aumentando peligrosamente si la autopista vuelve a colocar rellenos par una nueva pista, además de ser riesgoso por los movimientos de más con grandes lluvias, estaría matando gran variedad de seres vivos de flora y fauna, por lago esta en tramitación su declaración de humedal urbano.

El proyecto reconoce la afectación al estero el Sauce?

el proyecto conoce los límites de la zona de protección que indicara la resolución de Humedal Urbano ya en tramitación desde 2023.

Esta observación contiene un Anexo:



”

638. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026 (escorrentía de 0,1216 m³/s).

El titular estima un aumento de escorrentía de 0,1216 m³/s hacia las lagunas y propone solo separación mecánica. El SBAP considera insuficiente ese tratamiento para un humedal urbano y recomienda humedales artificiales de flujo subsuperficial u otra tecnología avanzada. Me sumo a esa indicación”

639. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: DGA, Ord. 772 (Capítulo 4, sin compromiso de seguimiento en operación).

El estudio reconoce una leve intensificación de la alteración físico-química del agua, pero no se compromete a monitorearla en operación. Pido un compromiso de monitoreo en las descargas hacia la Laguna Norte y el Estero El Sauce, con parámetros, frecuencia y resultados públicos.”

640. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: DGA, Ord. 772 (interacción con el sistema lagunar de Llolleo); GORE/CORE, punto 1.1.1 (Objetivo 04).

Los pozos de bombeo bajarían la napa de forma temporal, y el GORE advierte que ese descenso podría alterar la resiliencia hídrica del Humedal Urbano Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar). Pido que el titular demuestre, con la modelación hidrogeológica, que el descenso no afecta el aporte de agua a la laguna.”

641. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Las obras afectarían el hábitat de especies de baja movilidad como Calyptocephalella gayi (vulnerable), Pleurodema thaul y Liolaemus nitidus (casi amenazada), que el estudio califica como no significativo. Pido reclasificar ese impacto y que se busquen las alternativas para que esto no ocurra”

642. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026; SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (barreras para fauna en la laguna Norte); Municipalidad, Ord. 1851, punto 2.

Las barreras acústicas proyectadas (3,6 m, 631 m lineales) quedan junto al humedal Ojos de Mar. Pido demostrar que no crean un efecto cajón que aísle a aves y herpetofauna, que evitan la colisión de aves en la laguna Norte, y que su altura sea de 4 m como mínimo en todo el sector del humedal.”

643. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Fuente: SAG, Ord. 2142 (línea de base de ruido sobre fauna); SEREMI de Salud, OBS EIA 01.

El análisis de ruido sobre la fauna considera el tránsito, pero no la maquinaria, las excavaciones ni los movimientos de tierra, que podrían alterar la conducta y la reproducción de las especies del humedal. Pido incluir esas fuentes y medir en las épocas de mayor sensibilidad de cada especie.”

644. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No queremos pórticos, ya que no existe vías alternativas laterales habilitadas, que permitan una libre elección de la ruta a tomar, esto afecta a nuestro bolsillo completamente, no a los pórticos de san Antonio.”

645. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Para quien vive en Leyda, acceder al Hospital Claudio Vicuña, al CESFAM, a los colegios de nuestros hijos, ferias libres y comercio, debemos desplazarnos diariamente por la Ruta 78. La instalación de pórticos de telepeaje dentro de la misma comuna impone un costo económico diario e injustificado, actuando como un "impuesto a la movilidad local". El EIA no midió el impacto en el presupuesto familiar de los hogares de Leyda, Malvilla y Aguas Buenas, vulnerando la caracterización de los grupos humanos pertenecientes al sector rural de San Antonio por tal motivo exijo el titular presente algún estudio que permita justificar social y conómicamente su instalación, de otro m”

646. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No es posible que San Antonio, sea una zona de sacrificio, cobrándonos un nuevo peaje por entrar y salir de nuestra Comuna, el poner 4 nuevos Pórticos significara además que toda persona que venga a hacer trámites o al Hospital desde Santo Domingo a Navidad por el Sur y desde Cartagena a Algarrobo por el norte deberán pagar un doble peaje al igual que nuestros vecinos, la carretera concesionada ya esta cancelada hace mucho tiempo por lo que están generando ganancias millonarias, no creen ustedes que lo más justo es que ellos inviertan parte de esas utilidades en la ampliación que se pretende hacer como ingreso al Puerto, amén de la ampliación de la Trinchera y de la expropiación de las 27 casas de

la Población Barros Luco y de las más de 60 casas de la Población Juan Aspee. Por esto es que digo con firmeza NO A LOS PORTICO, NO MAS TAG."

647. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con el cobro por el uso de carretera que no esta delimitada correctamente, en la cual pueden fácilmente ingresar diferentes animales como perros, gatos y diferentes aves, que terminan muriendo por atropellos. Tampoco con el poco mantenimiento que le dan a las mismas ya que transitan vehículos con alto tonelaje que destruyen el pavimento"

648. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto formalmente mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro mediante TAG dentro de la comuna de San Antonio, debido a los impactos económicos y sociales que esta medida podría generar en los habitantes de la comuna y sus alrededores.

Considero injusto que los vecinos deban asumir nuevos costos por sus desplazamientos cotidianos dentro de su propio territorio, especialmente quienes deben trasladarse diariamente por motivos laborales, de estudios, salud, compras y otras necesidades básicas.

La instalación de estos pórticos podría afectar directamente el presupuesto de las familias, encarecer los traslados diarios y generar mayores dificultades para quienes viven en sectores como Leyda, Malvilla, Agua Buena y poblaciones aledañas. Asimismo, existe preocupación por el posible aumento del tránsito en calles alternativas, lo que podría perjudicar la seguridad vial, la conectividad y la calidad de vida de los habitantes.

Si bien es importante mejorar la infraestructura vial y la conectividad con el puerto de San Antonio, estas obras no deben significar una carga económica permanente para las personas que viven y trabajan en la comuna, especialmente cuando se trata de desplazamientos habituales dentro de su propio territorio.

Por lo anterior, solicito que se revisen los impactos sociales y económicos del proyecto, que se evalúen alternativas que eviten la instalación de estos pórticos de cobro dentro del área urbana y que se garantice la circulación gratuita para los residentes de San Antonio.

Solicito expresamente que se considere la eliminación de los pórticos de cobro proyectados dentro de la comuna y que se adopten medidas concretas para proteger a los vecinos, su economía familiar y su derecho a una conectividad justa y accesible.

La modernización vial debe representar un beneficio para la comunidad y no transformarse en un perjuicio económico para quienes habitamos este territorio"

649. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de pórticos de peajes afectará directamente la economía familiar. Es inaudito que por avanzar 15 minutos debamos pagar peaje. Ya los sanantoninos qué habitamos los sectores rurales se nos encarece el día a día con el alza de combustible. Tenemos que viajar a diario al trabajo o a dejar los niños al colegio. Va hacer una tragedia económica y dejara a la comunidad de San Antonio más empobrecida de lo que ya está."

650. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"MATERIA: Observación Ciudadana – Componente Humano y Socioeconómico

Por medio de la presente, y en uso de mis facultades legales dentro del proceso de Participación Ciudadana (PAC), presento mi observación y rechazo formal a las condiciones financieras de tarificación del proyecto por las siguientes razones:

Afectación grave a la economía familiar y laboral: La implementación de nuevos pórticos de telepeaje (TAG) en los accesos clave de San Antonio introduce un costo fijo diario e insostenible para los habitantes de la comuna. Gran parte de la población local debe desplazarse obligatoriamente por estas vías para llegar a sus puestos de trabajo, centros de estudio y servicios de salud básicos, por lo que el cobro no discrimina el tránsito local del flujo de carga portuaria.

Segregación comunal y cobro por flujos internos: El diseño actual del proyecto fragmenta la comuna y castiga la conectividad de los sectores rurales y periféricos, obligando a los residentes (como los habitantes del sector de Leyda y zonas residenciales aledañas) a pagar peajes por desplazarse dentro de su propio territorio administrativo. Esto vulnera el principio de equidad territorial y el libre tránsito básico vecinal.

Insuficiencia de caleteras y vías alternativas libres de pago: El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) no garantiza vías locales (caleteras) continuas, seguras y de estándar equivalente para quienes no puedan costear las tarifas del TAG. Derivar el tránsito local hacia vías secundarias saturadas aumentará los tiempos de viaje y empeorará la calidad de vida de la comunidad."

651. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi nombre es [información personal oculta] y quería dejar mi observación para el proyecto de los pórticos ya que trabajo de lunes a sábado en un depósito de contenedores, por lo cual tendría que pasar por varios de estos pórticos 2 veces por días y esto me perjudica porque sería un gasto para el dinero que no cuento y así también como varios compañeros de trabajo que se encuentran en la misma situación."

652. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos"

653. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy vecino del barrio Las Dunas de Barrancas, que por diversas razones debo viajar habitualmente a Santiago o Valparaíso.

Por lo anterior, me preocupa de sobremanera los mayores costos que deberé solventar en estos viajes, ya que obviamente las empresas de buses deberá subir el valor del pasaje.

Esto perjudicará mis ingresos, toda vez que una persona jubilada, con recursos justos para el diario vivir.

Esto, además de las molestias que hemos debido sufrir por mas de 30 años, desde que se construyó esta ruta para el acceso al puerto de camiones."

654. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En virtud de un nuevo sistema de cobro de peajes para este proyecto, hacer notar que como comunidad nos perjudica enormemente, ya que esta ruta tiene por objeto facilitar el tránsito de camiones desde y hacia el Puerto, y tendremos que subsidiar las y los vecinos esa actividad, que en general ha sido más nociva que de aporte a la comunidad."

655. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecina y residente del sector El Sauce / Leyda, manifiesto mi profunda preocupación e inconformidad por la manera en que el proyecto aborda nuestro territorio y sus recursos naturales y patrimoniales.

Para las familias de Leyda, el traslado hacia el centro urbano de San Antonio por la Ruta 78 es una necesidad cotidiana e indispensable para acceder a centros de salud (Hospital Claudio Vicuña, CESFAM), colegios, liceos, lugares de trabajo y trámites administrativos. La instalación de los pórticos de telepeaje (Pórtico Reuss y Barrancas) encarece directamente la economía familiar sin que el Titular haya presentado un modelo de ***tarifa diferenciada, pase local o exención total para los residentes de la comuna de San Antonio****, transformando la autopista en una barrera tarifaria injusta."*

656. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Establecer formalmente un Compromiso Ambiental Voluntario (CAV) que garantice la exención del cobro de peaje o una tarifa residencial rebajada para los vehículos de los habitantes de Leyda y la comuna de San Antonio

Garantizar que los accesos, retornos y enlaces entre Leyda y San Antonio mantengan su plena operatividad sin imponer rodeos ni tiempos excesivos de traslado."

657. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Con relación a la calidad de vida, este proyecto afecta mi tranquilidad y salud, porque los camiones nos invaden permanentemente en las calles de la ciudad, generando congestiones y accidentes, de los cuales nos vemos involucrados.

Además, se nos obligará a tener que pagar peajes por transitar desde y hacia distintos puntos de la comuna y de la ciudad misma, lo que agravará las congestiones de tránsito que tenemos que asumir constantemente, por que estos cobros abusivos nos obligaran a movernos por las escasas vías de acceso a la ciudad."

658. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"MIS RAZONES PERSONALES... A PESAR DE VIVIR MUY CERCA DE SANTIAGO LAS CONDICIONES DE NUESTRA CIUDAD NO SE COMPARAN, ESPECIALMENTE EN LOS INGRESOS MONETARIOS (SUELDOS). MUCHA GENTE POR TEMAS DE SALARIO UTILIZAN LA RUTA PARA LLEGAR A STGO A SUS LABORES, PERO LOS QUE VIVIMOS ACA EN LA CIUDAD DEBEMOS LUCHAR CON TODAS LAS ALSAS SIN LOS BENEFICIOS DE TRABAJAR EN SANTIAGO. MUCHOS TRABAJAMOS EN SECTORES ALEDAÑOS A SAN ANTONIO POR TEMAS EXTRAPORTUARIOS. ESTO ATACA DIRECTAMENTE A NUESTROS BOLSILLOA, PAGAMOS TODOS LOS AÑOS UN PERMISO PARA TRANSITAR CON EL VEHICULO POR TODO CHILE,

PERO APARTE NOS PRIVATIZAN LAS RUTAS, OSEA SI YA VAN A PRIVATIZAR Y OBLIGAR A TODOS A TENER TAG EN SU EFECTO YA NO NOS SIGAN COBRANDO ANUALMENTE EL PERMISO DE CIRCULACION SON COSAS QUE NO SE ENTINDEN... ADEMAS NO HAY APOYO AL CIUDADANO CON LAS ALZAS A LOS COMBUSTIBLES SOLO A EMPRESARIOS, CON ESTO NOS SUBIERON TODO EL COSTO DE LA VIDA Y ADEMAS NOS QUIEREN HACER PAGAR POR ALGO QUE SIEMPRE HA SIDO PUBLICO.... SI ESTO YA ESTA PAGADO CON NUESTROS IMPUESTOS Y PERMISOS DE CIRCULACION... PORQUE AHORA NOS QUIEREN ARRENDAR ALGO QUE ES NUESTRO Y DE TODOS. NO A LOS PORTICOS EN SAN ANTONIO.!!"

659. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Transito todos los días por Malvilla ,por colegio , voy a horas médicas a Melipilla ...Encuentro un abuso pagar peaje en las condiciones económico con la escasez de trabajo que hay en la zona .."

660. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Genera riesgo ambiental y de tránsito para las localidades de la comuna, que nunca hemos tendido algún tipo de cobro por el normal tránsito desde Leyda hacia san antonio o en el interior de la ciudad.. me opongo a este proyecto!"

661. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me siento muy preocupada por la instalación de estos pórticos, ya que significa un gasto extra para el ciudadano común, que transitamos a diario por estos lugares para ir a los trabajos, colegios etc.

Estimo que no corresponde a la comunidad sanantonina, tener que cofinanciar por la vía de peajes, las mejoras de esta ruta, cuyo fin es facilitar el movimiento de camiones al puerto. Es importante considerar que nuestra ciudad tiene diversas comunidades rurales aledañas, que se mueven desde y hacia el centro de San Antonio todos los días."

662. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Debo manifestar que estoy en total desacuerdo, de tener que pagar peaje por transitar en esta ruta, dado que por mi domicilio en zona rural, yo y mi familia debemos viajar diariamente a diversos sectores de la ciudad.

Este rutina de traslados es de todos los días, ya sea por trabajo, estudios de los niños, o trámites diversos. Por lo tanto, nos va a significar un mayor gasto no contemplado, que perjudicará nuestros ingresos familiares."

663. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy una persona jubilada, por lo que mis ingresos son básicos. Por este motivo, el hecho de tener que pagar varios peajes para trasladarme a otros puntos de la comuna, me provocará un desmedro económico que no me es posible considerar.

Mi esposo también está jubilado y todos los recursos económicos los dedicamos a nuestro sustento diario y gastos médicos. Pero lo demás, me parece injusto que los ciudadanos tengamos que ayudar a financiar mejoras en la ruta que sirve principalmente al puerto."

664. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vengo con mucha desazón a presentar esta observación, por cuanto llevamos más de 30 años conviviendo a 20 metros de la ruta, con todas las molestias que nos ha ocasionado a diario y permanentemente en el tiempo, a saber: ruidos por bocinazos, choques, poluciones de gases, vibraciones que nos rompen nuestras casas, y todo esto en pleno conocimiento del Titular, que no brinda ninguna solución.

Y para colmo, ahora nos quieren obligar a tener que pagar peajes por transitar a otros puntos de la ciudad. Esto es la guinda de la torta, porque nos quieren obligar a financiar el costo de mejoras a la ruta, para que los camiones lleguen más rápido al puerto, pero nosotros las y los sanantoninos, seguiremos siendo perjudicados, por más ruidos, más polución y contaminación, y más sensación de inseguridad.

Finalmente, nos consideramos en máxima condición de abandono por parte del Titular, que nos a ofrecido y mentido sistemáticamente a través de los años."

665. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy una persona mayor, que ha debido convivir con esta ruta desde su creación, por lo que he sufrido todas las consecuencias del deterioro a mi calidad de vida, por los ruidos de motores. bocinas y choques, que ocurren diaria y permanentemente casi al lado de mi casa.

Y para colmo, ahora se agregará una nueva pista de circulación, que quedará casi en mi patio, para mayor castigo.

Otra cosa que me preocupa de forma importante, es que como debo movilizarme en bus hacia Santiago y Valparaíso, me dicen que subirán el valor de los pasajes porque los buses deberán pagar peajes. Porqué este servicio cree que tiene derecho a castigarnos tan duramente si somos ciudadanos iguales que ellos?"

666. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me encuentro totalmente en desacuerdo con la instalación de pórticos de peaje en la comuna de San Antonio, ya que el costo de esto se cargará en la ciudadanía común y corriente que requiere de estos accesos para poder ir a trabajar."

667. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por mas de 30 años se han vivido problemas acústicos (ruidos molestos, bocinazos) y ambientales (polución vibración constante), producto de esta carretera que nos han afectado directamente. Ahora, quieren instalar pórticos sin ningún beneficio para la comunidad de San Antonio."

668. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considerando los beneficios y el desarrollo del Puerto de San Antonio, estimo que es un maltrato a la calidad de vida de los vecinos, contaminación ambiental y acústica, en desmedro de la calidad de vida de los vecinos, el aumento del peaje va además en desmedro de la economía, San Antonio siempre a vivido en el abandono y todos los proyectos en contrario al beneficio que deberían aportar, perjudican,

ojala se considere el desarrollo de la mano de la salud y el desarrollo, y dejemos de ser la bodega de chile, el mayor puerto de Chile, sigue siendo el puerto abandonado de Chile, esperemos que la situación futura cambie y no sigan castigando a la población de este puerto."

669. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mediante la presente vengo a exponer mi preocupación por el avance de este proyecto, el cual nos genera un ruido importante de camiones, de vibración diaria y constante en mi vivienda así como el mal olor que emana de manera constante desde la carretera. Mi propiedad se encuentra colindante a la carretera por lo que hoy en día todos estos inconvenientes nos afectan a diario entonces mi preocupación es, ahora que tendremos una tercera pista que estará más cerca de mi casa todo esto mencionado va a ir in crescendo entonces que calidad de vida nos espera? Cuando comiencen los trabajos nuestros días serán un infierno ya que hace años cuando trabajaron ahí las máquinas que pasaban y trabajaban a diario hacían que nuestras casas vibraran en un temblor constante y era desesperante.

Ahora sí ustedes a pesar de todas estas observaciones presentadas quieren y deciden llevar a cabo este proyecto no han considerado expropiar nuestra vivienda? Hablo de manera personal porque en esto no puedo hablar por todos. Pero no creen que es mejor que tomen estos espacios y así hoy y a futuro pueden usarlos a su antojo sin malograr la calidad de vida a alguien? No será mejor negociar? Evaluenlo, estaremos pegados a este acceso al puerto no es sano para nosotros vivir así si ya es complejo. Ustedes se proyectan acá en este sector seguro a futuro idearan más proyectos en beneficio del puerto. Y nosotros? Hagan una propuesta pero no nos manden a vivir en este infierno."

670. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El motivo es para hacer el reclamo de paso de entrada al puerto de camiones, que son los ruidos y vibraciones en nuestra casa, contaminación del aire; han ofrecido y no han cumplido con mitigar ruido y otros y ahora están en otro proyecto que nos perjudica mas aun."

671. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En conformidad con los artículos 4º y 29 de la Ley Nº 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y los artículos 88 y siguientes del D.S. Nº 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (Reglamento del SEIA), venimos a formular la siguiente ***Observación Ciudadana*** *al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la iniciativa de referencia, a fin de que sea ponderada en el Informe Consolidado de Evaluación (ICE) y en la Resolución de Calificación Ambiental (RCA).*

I. OBJETO DE LA OBSERVACIÓN

Impugnamos la configuración espacial y técnico-operativa del sistema de cobro electrónico proyectado en el radio urbano de San Antonio (pórticos Free Flow en accesos inmediatos y tramo urbano). El Titular incurre en un vicio metodológico insubsanable al omitir la evaluación de la ***Línea de Base de Movilidad y Flujos Vehiculares Inducidos por Elusión Vial*** *hacia el damero central de la comuna. La imposición de tarifas internas generará dispersión masiva de tráfico no modelada, con impactos ambientales negativos sobre el medio ambiente humano, la salud de la población y el medio físico (contaminación acústica y atmosférica) en San Antonio, Santo Domingo, Cartagena y El Tabo.*

II. FUNDAMENTOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS

1. Omisión en la Modelación de Flujos Vehiculares

El propio proceso licitatorio reconoció el impacto tarifario. Según la ***Circular Aclaratoria Nº 3 (Respuesta 6, Consulta 152)****, los licitantes advirtieron que la disposición de pórticos electrónicos "provocará que el viaje en un sentido sea más costoso que el viaje inverso", alterando artificialmente los tráficos intercomunales. El EIA omite modelar el escenario de* ***elusión vial****, desviando flujos hacia avenidas interiores (Barros Luco, Centenario, Llolleo, Barrancas), saturando vías locales sin capacidad geométrica ni operacional. Esto vulnera directamente las normas de* ***Material Particulado (MP2.5 y MP10)*** *y de ruido del D.S. Nº 38/09 MMA.*

2. Vulneración de la Rentabilidad Social y del Equilibrio Económico-Financiero

El Titular justifica los pórticos urbanos en la necesidad de recaudación, omitiendo que el ***DFL MOP Nº 850*** *exige compatibilizar equilibrio económico-financiero con rentabilidad social. No se evaluaron alternativas contractuales viables como el* ***Peaje Sombra*** *o la* ***reubicación del cobro en peajes troncales existentes de la Ruta 78****, lo que constituye un vicio de diseño que invalida la predictibilidad de los impactos humanos.*

3. Precedente Nacional de Inviabilidad de Peajes Urbanos

El Estado ya ha rechazado pórticos urbanos en la ***Ruta 160 (San Pedro de la Paz y Coronel, Región del Biobío)*** *y en tramos periurbanos de* ***Chillán****, por sus impactos ambientales y sociales. Imponerlos en San Antonio constituye una discriminación institucional y vulnera el principio de igualdad ante las cargas ambientales.*

III. JURISPRUDENCIA AMBIENTAL VINCULANTE

Invocamos la jurisprudencia del ***Segundo Tribunal Ambiental (Rol R-225-2019)****, refrendada por la Corte Suprema: "Los impactos de un proyecto de infraestructura de transporte no se circunscriben únicamente al suelo ocupado por sus calzadas, sino a todas aquellas mutaciones del entorno vial, ambiental y humano que se causen como consecuencia directa o indirecta de su operación."*

IV. PETITORIO

Solicitamos a esta Dirección Regional del SEA:

1. ***Reubicar*** *todos los pórticos de telepeaje fuera del radio urbano habitacional y accesos inmediatos de San Antonio, trasladando la recaudación a peajes troncales de la Ruta 78.*
2. ***Exigir*** *al Titular la incorporación obligatoria en su plan de mitigación de alguna de las siguientes alternativas:*
    a. ***Peaje Sombra*** *con compensación estatal directa al Concesionario, con cargo al presupuesto sectorial del MOP.*
    b. ***Convenio Complementario*** *con cofinanciamiento de fondos regionales (FNDR) para subsidiar la Tarifa Cero de los residentes locales.*
3. ***Condicionar*** *la RCA a la exención total de cobro para vehículos particulares, comerciales y de transporte público colectivo con patentes domiciliadas en la Provincia de San Antonio, evitando el doble cobro por coexistencia de peajes troncales y pórticos urbanos."*

672. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Yo trabajo todos los días y llego como muchos, cansada a mi casa, pero lejos de poder relajarme, me veo enfrentada a ruidos super molestos, poluciones, vibración del suelo y otras tantas molestias que por mas de 30 años, la ruta nos genera.

Pero no conformes con ello, El MOP nos sigue castigando, ahora con un cobro de peajes, si queremos movilizarnos por la ruta hacia otros sectores de la ciudad y comuna.

Me parece que es momento de que este servicio tome conciencia de los daños que nos produce su proyecto, que además, no deje de mentir y clarifique como nos resolverá los problemas que les hemos hecho saber a través de los años.”

673. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No a los pórticos acá en san Antonio soy conductora trabajo en mi auto con mi sueldo miserable no me alcanzaría pagar en mi cuidad. Basta”

674. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me hago parte de esta observación y reclamo en caso de seguir este pésimo proyecto, ventanas de termo panel y persianas de aluminio para todos esos departamentos y casas afectadas por sus ruidos y vibraciones que seguirán sufriendo el deterioro de las vibraciones, pero en algo se mitigarían los ruidos con persianas exteriores, ventanas de termo panel y puertas de madera macizas.

No es posible que se este proyectando una ampliación de carreteras sobres sus viviendas y les salga a las empresas “gratis” terminar con la calidad de vida de los habitantes de esta Ciudad de San Antonio.

Definitivamente el MOP debería buscar verdaderas alternativas para ingresar los camiones al puerto actual, que para el proyecto PE, nuevamente les quedara estrecha la carretera, cero proyección.

Nos ofrecen un proyecto de ampliación 30 años tarde, ya se construyeron poblaciones en el entorno.

La alternativa es uña túnel, San Antonio no tiene mas espacios de crecimiento, menos de carreteras.”

675. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me pregunto por que el MOP nos presenta un proyecto tan básico, atrasado 30 años para no exagerar y sin visión de futuro ni de respeto a la vida de los habitantes de esta ciudad. No es posible acaso proyectar un túnel como en Valparaíso que no sacrifique a nuestros vecinos ?

En la revisión del proyecto nos parece que no debe ser ejecutado en atención a:

1.- Carece de medidas de mitigación de daños y efectos negativos para nosotros (nos encontramos emplazados justo frente a la actual rotonda Curicó) claras en el proceso de construcción como en el de uso normal de esta nueva obra. Existirá Polución, Ruidos sobre lo permitido, cortes de tránsito , movimiento de tierra , que afectará nuestra vivienda estructuralmente y de paso nuestra salud física y mental (tampoco se observan medidas compensatorias)

2.- No se observan medidas de control para la no circulación de vehículos de carga o pesados (en particular camiones) por las vías de conexión de la rotonda Curicó , esto es Calle Curicó, Circunvalación, Ranokao, entendemos por seguridad nuestra y cuidado de nuestros vecinos, peatones y las mismas calles que se hace evidente la necesidad de instalar pórticos que regulen dicho paso evitando el transito de camiones por estas vías.

3.-Existe un riesgo evidente en la pista de emergencia emplazada justo junto a la actual planta eléctrica.

4.-Debido a la alta frecuencia de circulación de vehículos de alto tonelaje y considerando las velocidades a las que se desplazan es que este transito debería considerarse subterráneo (vía túnel) en toda la línea de impacto urbano desde Colinas de Miramar hasta la salida al mismo Puerto.

5.-El aumento de flujo vehicular y consiguiente riesgo de accidente debido al transito irá en desmedro de nuestra calidad de vida y depreciará nuestra vivienda así como su plusvalía afectándonos directamente."

676. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pregunta: son suficientes esas barreras que ofrece el proyecto para mitigar ruidos, polución y vibraciones?

Que estudios demuestran que esas pantallas acuáticas son suficientes para casas y departamentos de construcción de calidad baja y a una distancia de 50 metros ?

Y también al ser San Antonio una zona de cerros contiguos, como se evitará que estas pantallas acústicas solo desvíen el ruido a zonas altas, está estudiado la geografía del lugar y la eficiencia de estas pantallas.

el MOP no conoce de buffer naturales? conocen los árboles como amortiguadores de ruidos, dan sombra, retienen polvo en suspensión y dan hogar a aves y otras especies?

Si la respuesta es que no hay espacio suficientes para el buffer natural, el sentido común me dice que entonces esta obra está mal emplazada y se deben buscar nuevas alternativas; pensar en soluciones que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos y no como sucedería de llevarse a adelante este proyecto."

677. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El SEA, no establece ningún Compromiso Ambiental Voluntario destinado a mitigar o compensar a las localidades rurales atravesadas por la concesión (Leyda, Malvilla y Aguas Buenas) Mientras el proyecto genera infraestructura de alto costo para el transporte de carga, las comunidades rurales sufren la devaluación de sus propiedades, la pérdida de tranquilidad y el encarecimiento de su vida cotidiana. Se sugiere el titular presente la ficha del Banco Integrado de Proyectos (BIP) para verificar la evaluación que le otorgó el Ministerio de Desarrollo y la familia en su Resolución de Satisfacción"

678. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Durante el posible proceso de construcción de ampliación de la ruta 78 fase 1, no hay nada claro con respecto de los sistemas de protección y resguardos de las viviendas cercanas a las faenas, ya que con el alto trafico y funcionamiento de maquinaria pesadas, móviles y estáticas, producen daños estructurales serios en las viviendas y a la salud personas por contaminación acústica y polvo en suspensión.

Que medidas se tomaran para el resguardo de los vecinos que se quedaran soportando las faenas de construcción? para las vibraciones y polución?

Tampoco se específica horarios de faenas y los accesos alternativos a sus hogares.

NO olvidemos que ni el MOP ni la Concesionaria actual fueron capaces de cumplir las mitigaciones de la primera licitación de la Ruta 78, respecto de pantallas acústicas y pasarelas."

679. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Para quien viven las localidades de Aguas Buenas, Malvilla y Leyda, acceder al Hospital Claudio Vicuña, al CESFAM, a los colegios de sus hijos, ferias libres y comercio, deben desplazarse diariamente por la Ruta 78. La instalación de pórticos de telepeaje dentro de la misma comuna impone un costo económico diario e injustificado, actuando como un "impuesto a la movilidad local". El EIA no midió el impacto en el presupuesto familiar de los hogares de Leyda, Malvilla y Aguas Buenas, vulnerando la caracterización de los grupos humanos pertenecientes al sector rural de San Antonio por tal motivo exijo el titular presente algún estudio que permita justificar social y económicamente su instalación, de otro modo el proyecto no cuenta con la justificación correspondiente"

680. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"EL Titular NO presenta un estudio de impacto socioeconómico detallado en el Anexo de Medio Humano para las localidades de Leyda, Malvilla y Aguas Buenas debido al cobro de peajes, que repercutirá en la economía de las familias de estos sectores rurales."

681. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN: INSUFICIENCIA DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LOS VECINOS QUE PERMANECERÁN EN SUS VIVIENDAS

El proyecto no identifica con suficiente claridad las medidas de mitigación, reparación y protección que se implementarán para los vecinos que continuarán residiendo en sus viviendas y que no serán expropiados, pero que quedarán directamente expuestos a los impactos de la nueva infraestructura vial.

Muchas de estas viviendas pasarán a enfrentar condiciones de esquina o quedarán colindantes con vías de alto flujo vehicular, soportando una exposición mayor al ruido, las vibraciones, el material particulado y los gases contaminantes generados por el tránsito permanente de camiones de carga, incluidos aquellos que transportan sustancias peligrosas y cargas voluminosas.

No ser expropiado no significa no ser afectado. Por ello, el titular debe identificar individualmente las viviendas expuestas, evaluar los impactos sobre sus condiciones de habitabilidad y presentar un plan de mitigación concreto, verificable y financiado, que especifique las medidas, sus plazos y los mecanismos de seguimiento.

Como mínimo, se deben evaluar soluciones de aislamiento acústico y protección de las viviendas, tales como ventanas termopanel, puertas de alta hermeticidad, persianas exteriores u otros sistemas de protección acústica y térmica, según las características de cada inmueble y los resultados de las evaluaciones técnicas. Estas medidas deben complementarse con soluciones efectivas para controlar las vibraciones, el polvo y los contaminantes atmosféricos.

Resulta insuficiente que un proyecto de esta magnitud se limite a ofrecer pantallas acústicas en determinados sectores, sin demostrar que su ubicación, extensión y características técnicas protegerán efectivamente a todas las viviendas afectadas. Las pantallas no resuelven por sí solas los impactos por vibraciones, contaminación atmosférica ni las emisiones que ingresan directamente a los hogares.

Solicito que el titular:

1. Identifique las viviendas y los vecinos que permanecerán en sus hogares, pese a quedar directamente expuestos a la nueva infraestructura.

2. Presente una evaluación específica de ruido, vibraciones y contaminación atmosférica para cada sector residencial afectado, considerando el tránsito proyectado de camiones y las características geográficas y urbanas de San Antonio.

3. Defina medidas de mitigación individualizadas, con estándares de desempeño, plazos de ejecución, financiamiento y verificación de su eficacia.

4. Evalúe soluciones de aislamiento y protección domiciliaria, sin limitar las medidas a la instalación de pantallas acústicas.

5. Establezca un programa de monitoreo y seguimiento ambiental, con información pública y mecanismos de respuesta ante incumplimientos o afectaciones que superen lo previsto.

El proyecto, tal como se presenta, evidencia una preocupante insuficiencia en la protección de la calidad de vida de los habitantes. Son cientos de vecinos de aproximadamente 14 poblaciones los que podrían enfrentar impactos directos, en una comuna pequeña cuyo territorio ya soporta una intensa actividad portuaria y un tránsito permanente de camiones.

El desarrollo de infraestructura no puede significar que las familias deban resignarse a vivir con más ruido, vibraciones y contaminación dentro de sus propios hogares. La evaluación ambiental debe garantizar medidas concretas, proporcionales a los impactos y exigibles al titular, y no limitarse a soluciones parciales que dejan a los vecinos expuestos.

El desarrollo de infraestructura no puede significar que las familias deban resignarse a vivir con más ruido, vibraciones y contaminación dentro de sus propios hogares. La evaluación ambiental debe garantizar medidas concretas, proporcionales, financiadas y exigibles al titular, incorporadas a la Resolución de Calificación Ambiental y sujetas a monitoreo y fiscalización. No puede limitarse a soluciones parciales que dejan a los vecinos expuestos ni trasladar a las familias la carga económica y material de proteger sus propias viviendas frente a los impactos del proyecto."

682. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero manifestar mi más profundo rechazo y preocupación ante un proyecto que amenaza directamente la calidad de vida de las familias de San Antonio y sus alrededores.

¿Hasta cuándo tendremos que seguir pagando los habitantes las consecuencias de decisiones que benefician el desarrollo económico, pero perjudican a quienes vivimos aquí?

Es inaceptable que se pretenda instalar pórticos de cobro TAG en accesos que utilizamos diariamente para trabajar, estudiar, llevar a nuestros hijos al colegio, acudir a centros de salud o simplemente desplazarnos dentro de nuestra propia provincia.

Para muchas familias, cada peso cuenta. Hay adultos mayores que viven con pensiones insuficientes, trabajadores que apenas logran llegar a fin de mes y familias que ya enfrentan el alto costo de la vida. ***¿De verdad consideran justo agregarles otro gasto obligatorio por el simple hecho de movilizarse?***

San Antonio ya soporta las consecuencias del crecimiento portuario: circulación constante de camiones, congestión vehicular, deterioro de calles, contaminación, ruido y riesgos para nuestros vecinos. Y ahora, además de convivir con estos problemas, ¿también tendremos que pagar por circular?

No podemos permitir que el desarrollo de unos pocos se financie sacrificando la tranquilidad y el bolsillo de miles de familias.

Además, la instalación de estos cobros podría provocar que numerosos conductores busquen rutas alternativas por calles residenciales, aumentando la congestión, la contaminación y el peligro para niños, peatones y adultos mayores. Barrios que deberían ser espacios seguros podrían terminar soportando un tránsito para el cual no están preparados.

Detrás de cada decisión tomada desde una oficina existen personas reales. *Existen madres que deben llevar a sus hijos al colegio, trabajadores que madrugan para sostener sus hogares y adultos mayores que necesitan trasladarse a sus controles médicos. Esas realidades no pueden reducirse a cifras de rentabilidad ni a proyecciones de tránsito.*

Por eso, exijo que las autoridades y los responsables del proyecto escuchen verdaderamente a la comunidad, transparenten los impactos económicos, sociales y ambientales, y evalúen alternativas que garanticen el libre desplazamiento de los residentes sin imponerles una carga económica injusta.

Solicito que se revise la instalación de los pórticos TAG, que se garantice una participación ciudadana efectiva y que no se avance sin estudiar seriamente las consecuencias para nuestras familias.

El progreso que perjudica a quienes habitan un territorio no puede presentarse como un beneficio para todos.

San Antonio no es solamente un puerto, una carretera o una oportunidad de inversión. ***San Antonio somos las personas que vivimos aquí, que trabajamos aquí y que hemos construido nuestra vida en esta tierra.***

No estamos en contra del desarrollo. Estamos en contra de que el desarrollo se construya a costa de nuestra dignidad, nuestra seguridad y nuestra economía familiar.

Porque antes de pensar en cuánto dinero puede recaudar un pórtico TAG, deberían preguntarse cuánto más pueden soportar las familias de San Antonio.*"*

683. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"CREO QUE ES UNA MEDIDA LA CUAL FALTA AL RESPETO Y LA LIBERTAD DE CIRCULAR POR UNA COMUNA SABIENDO QUE HAY UN COSTO SOY DIRECTOR DE LA ESCUELA BASICA LEYDA Y ESTO VA EN DESMEDRO INCLUSO DEL DERECHO A LA EDUCACION DE NUESTROS ESTUDIANTES."

684. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": evaluación de los efectos de los pórticos sobre la conectividad cotidiana.

La ficha del proyecto incluye pórticos de peaje Barrancas y Reuss. Su operación debe analizarse considerando tanto la infraestructura física como los cambios que el cobro puede provocar en los desplazamientos habituales de la población.

En el capítulo 4, página interna 17, se identifican posibles impactos de operación relacionados con conectividad local, acceso a hogares y transporte público, actividades económicas y equipamiento básico. Sin embargo, en la página interna 181 se descartan interacciones sobre las dimensiones del medio humano durante esa fase.

Solicito aclarar y fundamentar esta diferencia, identificando los antecedentes utilizados para descartar dichos efectos y explicando expresamente cómo se consideró la operación de los pórticos.

Solicito evaluar los recorridos actuales y futuros de los usuarios locales, distinguiendo viajes por trabajo, educación, salud, abastecimiento y actividades comunitarias. El análisis debe identificar qué movimientos estarán sujetos a cobro, qué alternativas tendrán y cómo podrían cambiar sus tiempos y distancias de desplazamiento.

Si se identifican afectaciones, solicito evaluar modificaciones de ubicación o configuración de los pórticos que permitan evitarlas, incluida su eliminación de los movimientos locales afectados. Los beneficios generales de ampliar la ruta no sustituyen la evaluación de los efectos específicos de su sistema de cobro."

685. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": suficiencia de las alternativas gratuitas de circulación.

Solicito identificar, mediante planos y recorridos verificables, las alternativas gratuitas disponibles para cada movimiento local que quedaría sujeto a cobro por los pórticos del proyecto.

La existencia de una conexión vial alternativa no demuestra, por sí sola, que esta permita mantener condiciones adecuadas de conectividad. Deben compararse distancia, tiempo de viaje, capacidad, pavimento, pendientes, iluminación, seguridad peatonal, cruces y compatibilidad con el tránsito de vehículos pesados.

Solicito realizar esa comparación en horarios punta y fuera de punta, considerando además las condiciones de invierno y los flujos que podrían trasladarse hacia esas vías para evitar el pago.

El análisis debe distinguir vehículos particulares, transporte público, transporte escolar y vehículos de carga, indicando las restricciones aplicables a cada categoría.

Si las alternativas implican aumentos relevantes de recorrido, congestión o exposición a riesgos, solicito evaluar modificaciones al sistema de pórticos para evitar dichos efectos. La eventual habilitación de una alternativa deberá contar con condiciones técnicas, responsables y plazos definidos, y estar operativa antes del inicio del cobro que origine la afectación."

686. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": desplazamiento del tránsito hacia vías locales por efecto del peaje.

El cobro puede influir en la elección de rutas. Por ello, solicito evaluar si la operación de los pórticos provocará desvíos de vehículos hacia calles urbanas, caminos locales o sectores residenciales para evitar el pago.

Solicito presentar una modelación que compare la situación sin proyecto, la situación con las mejoras viales y sin nuevos cobros, y la configuración propuesta con pórticos. Esta comparación tiene por objeto distinguir los beneficios de la infraestructura de los efectos asociados al cobro.

La modelación debe explicitar tarifas o supuestos de cobro, categorías vehiculares, demanda, selección de rutas y sensibilidad ante distintos niveles tarifarios. Si las tarifas aún no están definidas, solicito utilizar escenarios debidamente justificados.

Para las vías receptoras de tránsito desviado, solicito evaluar capacidad, congestión, tiempos de desplazamiento, ruido, emisiones y condiciones de seguridad de peatones y ciclistas, especialmente cerca de viviendas y establecimientos educacionales.

Si se descartan estos desvíos, solicito fundamentar esa conclusión con antecedentes reproducibles. Si se identifican, solicito evaluar cambios en los pórticos y medidas específicas para evitar que sus efectos se trasladen a los barrios."

687. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": efectos sobre el acceso a servicios y equipamiento básico.

Solicito evaluar cómo la operación de los pórticos afectaría los recorridos utilizados para acceder a establecimientos de salud, educación, servicios públicos y otros equipamientos necesarios para la vida cotidiana.

El análisis debe identificar los establecimientos, las comunidades que dependen de ellos y los trayectos de ida y regreso que quedarían sujetos a cobro o que podrían modificarse para evitarlo.

Solicito comparar las condiciones actuales y futuras de acceso, considerando frecuencia de los viajes, tiempos, distancias, disponibilidad de transporte público y condiciones de las alternativas gratuitas. Debe prestarse especial atención a personas mayores, personas con discapacidad, estudiantes, cuidadores y quienes requieren tratamientos frecuentes.

No se plantea que cualquier cobro constituya automáticamente una afectación significativa. Se solicita determinar, con información suficiente, si el sistema propuesto introduce cambios que dificulten efectivamente el acceso de grupos humanos a estos servicios.

Si se identifican efectos adversos, solicito evaluar soluciones que los eviten y justificar su suficiencia. Las eventuales excepciones o beneficios utilizados como fundamento del análisis deben estar formalmente definidos y ser verificables."

688. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": suficiencia de la caracterización del medio humano frente al sistema de peajes.

Solicito identificar dónde y mediante qué antecedentes el estudio caracteriza a la población que utiliza los movimientos viales que quedarían sujetos a los nuevos pórticos.

Para evaluar los cambios en los sistemas de vida no basta conocer el número total de vehículos. Se requiere distinguir residentes, trabajadores, estudiantes, usuarios de servicios, transportistas y usuarios de transporte público, así como frecuencia, finalidad y dependencia de sus desplazamientos.

Solicito incorporar información sobre viajes reiterados durante un mismo día, composición de los hogares, disponibilidad de vehículos y transporte público, y condiciones que puedan limitar la posibilidad de escoger otros recorridos.

Solicito verificar especialmente la relación de los sectores rurales y periurbanos con los centros urbanos de la comuna, incluyendo Leyda, Malvilla y Aguas Buenas cuando sus recorridos utilicen los movimientos afectados. Esta mención no supone que todas esas localidades queden necesariamente sujetas al cobro: corresponde determinarlo mediante el análisis de sus trayectos.

Si la información disponible no permite evaluar estos aspectos, solicito complementarla mediante levantamientos de terreno y consultas a las comunidades involucradas, explicitando metodología, cobertura y limitaciones."

689. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No es justo que los propios habitantes de la ciudad debamos pagar por transitar por las vías que utilizamos habitualmente, especialmente cuando estos cobros pueden afectar directamente la economía de las familias y de las personas que no cuentan con alternativas de transporte."

690. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es realmente indignante la instalación de un nuevo pórtico de TAG para ingresar a San Antonio. Una vez más, los ciudadanos y quienes vivimos o nos trasladamos frecuentemente a la zona tenemos que asumir nuevos costos por circular por caminos que necesitamos utilizar diariamente.

San Antonio es una ciudad a la que muchas personas deben ingresar por motivos de trabajo, estudios, trámites o simplemente para realizar sus actividades cotidianas. Agregar otro cobro significa afectar directamente el bolsillo de las familias, los trabajadores y los estudiantes que ya deben enfrentar altos gastos de transporte."

691. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo profundamente un nuevo pórtico lo cual es realmente indignante la instalación de un nuevo pórtico de TAG para ingresar y salir de la comuna de San Antonio.

Me parece preocupante la instalación de un nuevo pórtico de TAG para ingresar a San Antonio, ya que significa un gasto adicional para quienes transitamos frecuentemente por la zona. Sería importante evaluar el impacto que tendrá en los vecinos y buscar alternativas que no encarezcan aún más los traslados diarios.

Estos pórticos no tiene ninguna sustentación técnica para la aplicación."

692. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como persona de la tercera edad de San Antonio, quiero manifestar mi total rechazo a la instalación de un pórtico TAG que pueda significar un nuevo gasto para quienes vivimos, trabajamos y nos movilizamos diariamente por nuestra comuna.

yo soy una adulta mayor que para mi traslado necesito de un vehículo, si se coloca tag aumentara el costo de este mismo perjudicándome.

San Antonio no puede seguir siendo una ciudad donde sus habitantes tengan que pagar cada vez más por desplazarse dentro de su propio territorio. No es justo que las personas deban asumir nuevos costos para realizar sus actividades cotidianas."

693. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Estoy muy preocupado de este nuevo proyecto el cual viene incluido con pórtico tag, ya que esta ruta no posee tag actualmente y se transita de muy buena manera, pero ahora nos vamos a ver todos afectados subiendo los costos de traslado.”

694. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Soy transportista de la comuna de San Antonio, transito periódicamente por todas partes de la zona, colocar pórticos aumentara en forma considerable los gastos que me implica moverme y circular por la comuna, hoy en día ya significa un alto costo pagar tag por la ruta de la fruta, por lo que me opongo rotundamente a seguir pagando mas cobros excesivos por caminos que están en mal estado, exceso de camiones, tacos cada vez que hay un accidente y sin justificación técnica que avale la instalación de estos.”

695. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Como habitante de San Antonio, manifiesto mi absoluto rechazo y queja formal ante el Ministerio de Obras Públicas por la instalación proyectada de cuatro pórticos de peaje con sistema TAG en los accesos de nuestra comuna, una medida centralista que vulnera nuestro derecho a la libre movilidad interna y atenta directamente contra la economía de las familias trabajadoras. Es inaceptable e injusto que los vecinos, quienes ya soportamos diariamente el costo social, la contaminación y la congestión vial de la actividad del Puerto de San Antonio, tengamos ahora que pagar un peaje urbano para desplazarnos hacia nuestros trabajos, colegios u hospitales dentro de nuestro propio territorio, por lo que exijo formalmente la paralización de estos cobros, la eliminación de los pórticos urbanos y el establecimiento de una mesa de diálogo real que garantice una tarifa cero para toda la comunidad sanantonina.”

696. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi total rechazo y queja formal ante el Ministerio de Obras Públicas por la instalación de cuatro pórticos de peaje con sistema TAG en los accesos de San Antonio, una medida centralista que golpea directamente la economía de las familias trabajadoras. No es justo que los vecinos, quienes ya soportamos la congestión y contaminación provocadas por la actividad del Puerto de San Antonio, ahora debamos pagar peajes urbanos para movernos entre nuestros propios barrios, trabajos, colegios y hospitales; por lo tanto, exijo la paralización de este proyecto, la eliminación de los pórticos urbanos y la apertura de una mesa técnica que asegure tarifa cero para toda nuestra comunidad.”

697. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Expreso mi firme oposición y queja formal frente al proyecto del Ministerio de Obras Públicas que pretende instalar cuatro pórticos de peaje con sistema TAG en los accesos de San Antonio, lo cual afectará gravemente el bolsillo de la comunidad. Es inaceptable que los habitantes de la comuna, quienes ya asumimos el impacto diario de la congestión y contaminación generadas por el Puerto de San Antonio, ahora tengamos que pagar para desplazarnos hacia nuestros empleos, escuelas y centros de salud dentro de la misma ciudad; por esta razón, exijo suspender la licitación de estos cobros, retirar los pórticos de las zonas urbanas y abrir un diálogo real con las autoridades locales que garantice una tarifa cero para todos los vecinos.”

698. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vengo en rechazar de plano el cobro de peajes en esta ruta, por el gastro que conllevara a las familias sanantoninas, que ya estamos pasando por una situación económica estrecha.

A la vez, para evitar esos cobros, estaremos obligados a transitar por las calles que interconectan los barrios de la ciudad, por lo que se generara más congestión vehicular, aparte de los camiones que siempre ingresan a la ciudad."

699. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Presento mi total disconformidad y reclamo formal ante el Ministerio de Obras Públicas por el proyecto de instalación de cuatro pórticos de peaje con sistema TAG en los accesos de San Antonio, una medida arbitraria que perjudica directamente el presupuesto de las familias de la comuna. Resulta injusto que los residentes de la zona, quienes ya convivimos a diario con las externalidades negativas de congestión y contaminación derivadas del flujo del Puerto de San Antonio, debamos financiar la infraestructura vial pagando peajes urbanos para acudir a nuestros puestos de trabajo, escuelas u hospitales; debido a esto, demando la detención inmediata de esta iniciativa, la exclusión de los cobros en áreas urbanas y la conformación de una mesa de diálogo que asegure una tarifa cero para los habitantes del territorio."

700. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo formalmente el proyecto del Ministerio de Obras Públicas de instalar cuatro pórticos de peaje con sistema TAG en los accesos de San Antonio por dañar directamente la economía de los vecinos. No es justo que la comunidad, que ya soporta la congestión y contaminación del Puerto de San Antonio, deba pagar peajes urbanos para acudir a sus trabajos, colegios u hospitales dentro de la misma ciudad, por lo que exijo la detención inmediata de estos cobros, el retiro de los pórticos y una tarifa cero para los habitantes de la comuna."

701. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Presento mi más enérgico rechazo y una queja formal dirigida al Ministerio de Obras Públicas ante la inminente puesta en marcha del proyecto vial que contempla la instalación de cuatro pórticos de peaje con sistema TAG en los principales accesos y nudos viales de la comuna de San Antonio. Esta medida constituye un acto de profunda iniquidad territorial y un golpe devastador para la economía de miles de familias trabajadoras, ya que estos dispositivos de cobro no están pensados para el tránsito interregional, sino que se ubicarán en puntos estratégicos que fracturan la conectividad interna de nuestra propia ciudad. Es absolutamente inaceptable que los habitantes de San Antonio, quienes ya pagamos un altísimo costo social al absorber diariamente las pesadas externalidades de la actividad portuaria —como el colapso de las avenidas, el deterioro de las carpetas rodados, la contaminación acústica y las emisiones de gases del transporte de carga—, seamos ahora obligados a financiar la infraestructura del sector privado mediante un impuesto encubierto por el simple hecho de desplazarnos hacia nuestros puestos de trabajo, establecimientos educacionales o centros de salud periféricos. Frente a este escenario de injusticia, exijo de manera inmediata la paralización de la licitación de dichos pórticos, la exclusión definitiva de cualquier mecanismo de cobro dentro del radio urbano y rural de la comuna, y la apertura urgente de una mesa de diálogo técnica con las autoridades locales y la ciudadanía organizada que garantice por ley una tarifa cero para todos los residentes del territorio."

702. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi total disconformidad y elevo una protesta formal ante el Ministerio de Obras Públicas debido al diseño del proyecto vial que pretende imponer cuatro pórticos de peaje con tecnología TAG en los puntos neurálgicos de acceso a San Antonio. Considero que esta iniciativa representa una grave vulneración al derecho de libre tránsito de los ciudadanos y un abuso financiero desproporcionado en contra de una población vulnerable, toda vez que la ubicación de estos dispositivos de cobro obligará a los vecinos a pagar tarifas excesivas por realizar trayectos cotidianos dentro del tejido urbano y rural de su propio municipio. Resulta del todo injusto e indignante que la comunidad de San Antonio, la cual ya asume una enorme carga ambiental y vial al convivir día a día con el incesante flujo del transporte pesado, la congestión extrema, el ruido y la contaminación que genera la operación del Puerto de San Antonio, deba ahora subsidiar la ampliación de estas carreteras mediante el pago de peajes urbanos para poder asistir a sus centros asistenciales, escuelas, universidades o lugares de empleo. Por esta razón, demando formalmente que el gobierno central detenga de manera inmediata este mecanismo de recaudación segregatorio, proceda al retiro definitivo de todos los pórticos proyectados en las inmediaciones de la ciudad y establezca una instancia técnica de negociación con los gremios y representantes locales, con el fin de asegurar una tarifa cero permanente que proteja el patrimonio económico de todos los habitantes de la comuna."

703. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me preocupa y molesta que seamos la comunidad quienes debemos financiar las mejoras de la ruta, cuyo fin es facilitar el mejor acceso al puerto.

Por lo anterior, no estoy de acuerdo en que se cobre peajes en este tramo, que es un mínimo aporte que esta ruta entrega a la comunidad, por todas las molestias que ocasiona.

Finalmente hacer saber que, la situación económica de las y los sanantoninos esta cada vez mas precarizada, con un alto porcentaje de desempleo y pocas alternativas de trabajo."

704. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi observación dice relación con el hecho de que se me obligue a pagar peajes, por transitar alrededor de mi ciudad, lo que me parece no corresponde.

Tengo entendido que esta ruta se construyo para mejorar el trafico de camiones para el puerto, por lo que ese debiera ser el objetivo de cobro.

También hay que considerar que San Antonio tiene un alto desempleo, con pocas expectativas de trabajo."

705. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos el tag"

706. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por mi trabajo ocupo ese acceso, si ponen un pórtico me perjudica enormemente ya que no podré pagar ese gasto que me generará, mi sueldo me alcanza justo para sobrevivir y mantener a mi familia"

707. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en desacuerdo con la instalación de peajes para ingresar a san Antonio, ya que al desplazarse diariamente por ahí, (ir y volver del trabajo, 2 veces al día) sería un gasto que dificultaría el presupuesto mensual."

708. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"1.- para mi familia, amigos y colegas es imprescindible de dicha ruta para poder trasladarse a sus lugares de trabajo y el pago de este pórtico, le afectará directamente a su bolsillo, menoscabando su economía familiar. Por lo tanto, no tendrá una buena situación económica, ya que serian un total de 6 peajes para transportarse de su hogar al trabajo y viceversa. No hay bolsillo que aguante."

709. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": consecuencias sobre el transporte público y escolar.

Solicito identificar los recorridos de buses, taxis colectivos, transporte escolar y servicios de transporte rural que cruzarían los pórticos del proyecto.

Para cada servicio, solicito informar los movimientos afectados, número de cruces, pasajeros atendidos y supuestos relativos al pago o exención considerados en la evaluación.

Debe analizarse si los nuevos costos podrían inducir cambios de recorrido, frecuencia o continuidad del servicio, o incidir en las condiciones de acceso de sus usuarios. No se afirma anticipadamente que las tarifas a pasajeros aumentarán: se solicita evaluar esa posibilidad y sus consecuencias sobre la movilidad.

Solicito considerar tanto el recorrido del vehículo como el trayecto completo del pasajero, incluyendo caminatas, transbordos y acceso a paraderos.

Si para descartar impactos se invocan convenios, exenciones o beneficios para determinados servicios, solicito acompañar sus condiciones, vigencia y mecanismo de aplicación. Si no existen definiciones formales, no corresponde presumir su disponibilidad como fundamento para descartar afectaciones.

Solicito evaluar modificaciones al sistema propuesto que permitan preservar la conectividad de las comunidades dependientes de estos servicios."

710. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra de la instalación de pórticos en San Antonio. Yo viajo todos los días desde Cartagena a mi lugar de trabajo y causaría un impacto tremendo en mi presupuesto familiar"

711. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": delimitación del área de influencia del medio humano.

Solicito justificar que el área de influencia del medio humano permita identificar los efectos de la operación de los pórticos, considerando los recorridos y relaciones funcionales de las comunidades.

Los posibles cambios de ruta, tiempos de viaje y acceso a servicios pueden manifestarse fuera del terreno intervenido por las obras. Por ello, la distancia física respecto de un pórtico no basta para incluir o excluir a una comunidad.

Solicito presentar cartografía que relacione ubicación y sentidos de cobro de los pórticos, orígenes y destinos de viajes locales, servicios esenciales, recorridos de transporte público y vías alternativas.

A partir de esos antecedentes, solicito explicar qué comunidades y calles se incluyen en el análisis y cuáles se excluyen, con la correspondiente justificación.

Si se identifican efectos sobre sectores que no fueron considerados en la delimitación inicial, solicito actualizar el área de influencia y complementar su caracterización y evaluación. La delimitación debe responder al alcance de los impactos, evitando que estos queden fuera del análisis por encontrarse más allá del emplazamiento de las obras."

712. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": evaluación integrada de flujos y efectos acumulativos.

Solicito explicitar cómo las proyecciones de tránsito utilizadas para evaluar los pórticos consideran conjuntamente los desplazamientos locales, el transporte de pasajeros y el transporte de carga portuaria.

Solicito identificar los proyectos y modificaciones de la red vial incorporados en los escenarios de evaluación, indicando su estado, horizonte de operación y supuestos de demanda. Esto debe comprender, cuando corresponda, las conexiones con la Ruta de la Fruta y las modificaciones de accesos y flujos portuarios.

El objetivo es determinar si la combinación de crecimiento del tránsito, nuevos cobros y cambios en la red podría aumentar los desvíos, la congestión o las dificultades de acceso en determinados sectores.

Solicito distinguir proyectos aprobados o en ejecución de iniciativas aún inciertas y justificar el tratamiento dado a cada una. No se solicita atribuir al titular impactos ajenos, sino evaluar adecuadamente las interacciones pertinentes de su proyecto con el entorno.

Si se descartan efectos acumulativos o sinérgicos relevantes, solicito acompañar el fundamento técnico, las condiciones examinadas y los resultados que sostienen esa conclusión."

713. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": medidas para los efectos de operación asociados a los pórticos.

Solicito distinguir las medidas aplicables a la construcción de aquellas destinadas a abordar los posibles efectos del sistema de cobro durante la operación.

La gestión de desvíos de obra y la comunicación con la comunidad no permiten, por sí solas, abordar cambios permanentes de recorrido o dificultades de acceso vinculadas al funcionamiento de los peajes.

Si la evaluación identifica impactos, solicito establecer las medidas que correspondan según su naturaleza y significancia, priorizando evitar la afectación mediante cambios en el diseño, ubicación o configuración de los pórticos.

Cada medida debe identificar objetivo, población beneficiaria, responsable, plazo, forma de cumplimiento e indicadores verificables. Cuando corresponda, solicito incorporar seguimiento de tiempos de viaje, tránsito en vías alternativas, condiciones de acceso a servicios y funcionamiento del transporte público.

El seguimiento no debe sustituir la evaluación previa. Debe permitir comprobar las predicciones y la eficacia de las medidas, con acciones correctivas definidas ante desviaciones.

Si se concluye que no se requieren medidas de operación, solicito fundamentar expresamente esa decisión respecto de los efectos potenciales del cobro."

714. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por motivos de tener que trasladar a mi hija al colegio y a sus actividades culturales, lo que hago diariamente, ahora estaré obligada a tener que pagar peajes o tener que transitar por las calles de la ciudad, que va a colapsar mas aun.

Creo que es injusto que se nos haga ser parte del financiamiento de las mejoras a la ruta, cuyos beneficiarios directos son quienes funcionan en las actividades del puerto."

715. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": claridad de la información sobre funcionamiento de los pórticos.

Solicito disponer en el expediente de una explicación integrada y comprensible del sistema de pórticos, necesaria para evaluar sus efectos y formular observaciones informadas.

Esta información debe identificar ubicación mediante coordenadas y planos, sentidos de circulación, enlaces y ramales involucrados, movimientos sujetos a cobro, movimientos gratuitos y categorías vehiculares consideradas.

Solicito acompañar ejemplos de viajes de ida y regreso que permitan comprender qué ocurre con los desplazamientos locales y con aquellos que utilizan varios enlaces. También deben explicitarse los supuestos tarifarios empleados en las modelaciones, aunque la tarifa definitiva se determine por otra vía.

Si estos antecedentes ya se encuentran en el estudio, solicito señalar con precisión los documentos, apartados y planos correspondientes y explicar su relación con la evaluación del medio humano.

Si durante la evaluación se modifica la ubicación o funcionamiento de los pórticos, solicito actualizar los análisis afectados y que la autoridad determine fundadamente si corresponde abrir una nueva etapa de participación ciudadana conforme a las reglas aplicables a modificaciones sustantivas.

Solicito una respuesta particular a cada aspecto observado, con referencia a los antecedentes que la sustentan."

716. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Materia: solicitud de antecedentes y revisión de los pórticos Barrancas y Reuss del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

Solicito informar y acompañar las disposiciones de las bases de licitación, del contrato de concesión y de los actos administrativos que contemplan o autorizan los pórticos Barrancas y Reuss y sus respectivos movimientos de cobro.

Solicito precisar qué aspectos están definidos contractualmente y cuáles admiten modificaciones: ubicación, sentidos, movimientos gravados, categorías vehiculares, condiciones tarifarias y eventuales excepciones.

Solicito acompañar los estudios técnicos y económicos que justifican esa configuración y señalar si se evaluaron alternativas para preservar los desplazamientos locales sin cobro.

Asimismo, solicito informar si el sistema propuesto reemplaza cobros existentes o incorpora cobros adicionales para determinados recorridos, mediante ejemplos verificables de viajes y sin limitar la respuesta a una descripción general de la concesión.

Solicito revisar la configuración de los pórticos para evitar que las mejoras del acceso vial introduzcan cargas sobre desplazamientos cotidianos entre comunidades y servicios de San Antonio. Esta revisión debe considerar alternativas de eliminación o reubicación de puntos de cobro, modificación de movimientos gravados u otras soluciones técnicamente viables.

La solicitud no presume que exista una infracción contractual; busca conocer el fundamento de las decisiones y el margen disponible para modificarlas."

717. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Materia: justificación de la distribución de costos y evaluación de alternativas de cobro en el acceso sur a San Antonio.

Solicito explicar cómo la configuración de los pórticos del proyecto distingue las necesidades de movilidad cotidiana de la población de las necesidades de transporte interurbano y portuario.

La infraestructura cumple funciones diversas. Por ello, solicito acompañar antecedentes sobre composición del tránsito, tipos de usuarios, recorridos y beneficios considerados para definir el sistema de cobro.

Solicito informar si se estudiaron configuraciones que permitan mantener sin cobro los desplazamientos locales, y comparar sus ventajas, limitaciones y consecuencias técnicas y económicas con la solución propuesta.

No se solicita presumir que la totalidad de los costos deba recaer en un único sector. Se requiere justificar por qué la configuración escogida resulta adecuada y cómo considera a las comunidades que necesitan utilizar estos accesos de manera reiterada para trabajar, estudiar, atenderse en salud o abastecerse.

Solicito que la respuesta identifique las alternativas efectivamente estudiadas y sus resultados, así como las posibilidades de modificar la solución vigente. Si se invoca la inviabilidad de una alternativa, solicito exponer sus fundamentos concretos.

Como petición principal, solicito revisar el proyecto para preservar la conectividad local sin cobro, evitando trasladar a la población cargas que puedan prevenirse mediante otra configuración."

718. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, adjunto mi observación ciudadana al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", manifestando mi preocupación y rechazo a la instalación de cuatro pórticos de telepeaje en sectores urbanos y periurbanos de la comuna.

El documento expone los posibles impactos sobre la conectividad entre barrios, los desplazamientos cotidianos de las familias y trabajadores, y el acceso a establecimientos educacionales, servicios de salud y lugares de trabajo. Asimismo, plantea los riesgos de congestión, contaminación y seguridad vial que podría generar el desvío de vehículos hacia vías secundarias y residenciales.

Solicito que los antecedentes y peticiones contenidos en el documento adjunto sean considerados en la evaluación ambiental del proyecto y reciban una respuesta fundada, que resguarde la calidad de vida y el bienestar de la comunidad de San Antonio.

Esta observación contiene un Anexo

II. FUNDAMENTOS DE LA OBSERVACIÓN

Presento formalmente mi observación y rechazo respecto a la instalación de cuatro pórticos de telepeaje/TAG proyectados dentro del territorio urbano y periurbano de la comuna de San Antonio, con base en las siguientes consideraciones socioambientales y territoriales:

1. Alteración Significativa de los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos (Art. 11 lit. c, Ley 19.300): *La localización de cuatro pórticos dentro del flujo comunal (entre nudos clave como las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda) fragmenta la conectividad interna de San Antonio. Impone un cobro por desplazamientos cotidianos (trabajo, estudio, centros de salud), afectando la cohesión social y segmentando arbitrariamente a los barrios de la comuna.*

2. Impacto Socioeconómico sobre la Población Local y Trabajos Locales: *El peaje genera una carga económica desproporcionada sobre las familias residentes y trabajadores (incluyendo el transporte local, pymes y gremios de transporte corto). Esta tarifa segmenta el libre tránsito dentro de la propia comuna, menoscabando el bienestar social sin ofrecer alternativas viales públicas, gratuitas y de estándar equivalente.*

3. Efecto Trasvasije de Flujos a Vías Secundarias y Riesgos Socioambientales: *La tarificación forzará a un alto flujo vehicular (incluido transporte pesado de carga) a buscar vías*

alternativas no diseñadas para tal carga. Esto provocará congestión severa, un aumento significativo de las emisiones de material particulado y gases de efecto invernadero en zonas residenciales, elevación del ruido ambiental y mayor riesgo de accidentes viales urbanos.

4. Deficiencia en las Medidas de Mitigación y Compensación del Proyecto: *El proyecto presentado no evalúa de manera integral el impacto acumulativo que generará el cobro sobre la calidad de vida de los habitantes de San Antonio. No contempla exenciones, tarifas preferenciales locales ni vías locales segregadas y gratuitas de estándar adecuado que garanticen el derecho al libre desplazamiento urbano sin costo.*

III. SOLICITUD AL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Por lo expuesto, solicito formalmente al Servicio de Evaluación Ambiental:

- *Acoger y sistematizar la presente observación en el Informe Consolidado de Solicitudes de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones (ICSARA).*
- *Exigir al titular del proyecto la reubicación o eliminación de los pórticos de telepeaje que gravan el tránsito intracomunal de los residentes de San Antonio.*

- *Exigir la presentación de un estudio detallado de reasignación de flujos vehiculares a vías secundarias y las consecuentes medidas de mitigación para la contaminación acústica y atmosférica en las áreas."*

719. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazó de manera ferviente el poner pórticos dentro de la ciudad, la ciudad es una ciudad con poco trabajo, la gente vive con lo justo y ustedes piensan cobrar por pasar por los caminos que pasamos TODOS los días, cobrarnos por recorrer nuestra cuidad. Vayan a poner esas cosas donde la gente tiene plata, vive bien, acá andamos al 1y al 2.No necesitamos gastar más. Sean conscientes con la gente NO AL PORTICO."

720. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El sistema de pórticos que quieren implementar va en directa relación al ingreso mensual de nuestros hogares debido a que es un gasto adicional teniendo los mismos sueldos , que ya en San Antonio son más bajos que en Santiago y en otras regiones, por lo tanto es preocupante.

Además es poco productivo, porque no garantizan la seguridad vial y fluidez en el tránsito , va a continuar los mismos tacos y se va a colapsar más con la cantidad de camiones que circulan a todas horas producto del movimiento del Puerto.

Por favor!! NO a los pórticos !!!"

721. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo a Los cuatro pórticos proyectados (en el tramo entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda / acceso sur) obligarían a los vecinos a pagar por trasladarse dentro de su propia comuna para realizar actividades diarias.

los residentes sufren un pago duplicado o injusto al intentar acceder a sus sectores residenciales y al puerto, castigando a la economía local.

El cobro a vehículos particulares y buses de pasajeros encarecerá los pasajes hacia Santiago, Valparaíso y otras zonas, afectando de forma desproporcionada a las familias trabajadoras para evitar el pago, tendrán que transitar por vías alternativas calles en mal estado angostos de tierra impacto ambiental acústico terrible y polvo ambiente con sus consecuencias

Refutó esta Instalación"

722. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en San Juan, y transito todos los días por la ruta 78 para ir a trabajar, llevar a mis hijos a distintas actividades, ver a mi familia y amigos.

1 nos cobraran por movernos dentro de nuestro propio territorio,"

723. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No se debe intentar porque san Antonio no es ciudad turística y además mucha gente transitamos a diario para dirigirnos a nuestros trabajos y se nos encarece más el costo de la vida"

724. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No al tag”

725. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El EIA no establece ningún Compromiso Ambiental Voluntario destinado a mitigar o compensar a las localidades rurales atravesadas por la concesión (Leyda, Malvilla y Aguas Buenas) Mientras el proyecto genera infraestructura de alto costo para el transporte de carga, las comunidades rurales sufren la devaluación de sus propiedades, la pérdida de tranquilidad y el encarecimiento de su vida cotidiana. Se sugiere el titular presente la ficha del Banco Integrado de Proyectos (BIP) para verificar la evaluación que le otorgó el Ministerio de Desarrollo y la familia en su Resolución de Satisfacción”

726. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Gasto excesivo de pago de tag, gasto silencioso que uno asume y no ve el fruto de ello, las carreteras continúan en mal estado, al pagar tag no mejorará ya que eso nunca ha sido así. Es un cobro abusivo, habrá tacos de camiones y mayores accidentes viales”

727. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Para quien vive en Leyda, acceder al Hospital Claudio Vicuña, al CESFAM, a los colegios de nuestros hijos, ferias libres y comercio, debemos desplazarnos diariamente por la Ruta 78. La instalación de pórticos de telepeaje dentro de la misma comuna impone un costo económico diario e injustificado, actuando como un "impuesto a la movilidad local". El EIA no midió el impacto en el presupuesto familiar de los hogares de Leyda, Malvilla y Aguas Buenas, vulnerando la caracterización de los grupos humanos pertenecientes al sector rural de San Antonio por tal motivo exijo el titular presente algún estudio que permita justificar social y económicamente su instalación, de otro modo el proyecto no cuenta con la justificación correspondiente”

728. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Viajo todos los días a mi trabajo en Lagunillas y la verdad es que las condiciones de la carretera no están para pagar más TAG. El costo de la vida está altísimo, la jubilación apenas alcanza y, para más remate, San Antonio no es una comuna que ofrezca facilidades ni comodidad para el día a día.”

729. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Estoy en desacuerdo por lo que van Acer .me perjudica por el cobro excesivo del tag .influye en mi sueldo final x todas las cosas q uno tiene q pagar . Cómo también el mal estado de las carreteras. . mucho tacos . Con camiones en rutas . Estoy muy desacuerdo con el tag .. perjudica la calidad. De vida ...”

730. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Estoy en desacuerdo en lo que van hacer por que me perjudica por el cobro excesivo del tag influye en mi sueldo mensual por todos las cosas que uno tiene que pagar influye también por el mal estado de

las carreteras por que no por pagar tag van a arreglar las carreteras y mejoraran como también mucho taco con los camiones en la ruta ,accidentes etc estoy en desacuerdo con el tag por que perjudica mi calidad de vida y de todos los ciudadanos y también la salud mental por que uno como conductor está expuesto a todo y más encima tomaron la decisión ustedes y ni siquiera se dieron el tiempo de preguntarle a la ciudadanía y uno tiene que asumir lo que ustedes quieren y no debería de ser así estoy en total desacuerdo en esto que quieren hacer ."

731. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este tag me perjudica al igual que a todos los ciudadanos de san Antonio por el alto costo que conlleva, yo en particular trabajo en sector de planilla y sería económicamente perjudicial para mi"

732. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Oposición a la instalación de pórticos de cobros tag, debido a que cobraran por accesos dentro de la misma comuna. La concesionaria aun no instala planchas acústicas a vecinos en sector de pista de frenado de emergencia"

733. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo como mamá, llevo a mis hijos al colegio y no puedo estar pagando tag por esto. Además jamás se pregunto a los ciudadanos, todas estas medidas abusivas es todo por el acceso nuevo al puerto por los camiones , pues bueno si es por eso cobren para ese lado no para el lado del pueblo. Agradezco su comprensión muchas gracias."

734. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero manifestar mi profunda preocupación y rechazo ante la posible instalación de pórticos TAG en las rutas de acceso y desplazamiento de la comuna de San Antonio, debido al impacto económico y social que esta medida podría generar en miles de familias que vivimos y trabajamos en esta ciudad.

San Antonio es una ciudad portuaria, donde gran parte de su actividad económica está relacionada directa o indirectamente con el funcionamiento del puerto. Sin embargo, detrás de esa actividad económica existen familias trabajadoras, adultos mayores, estudiantes y personas que día a día se esfuerzan por salir adelante, muchas de las cuales apenas logran llegar a fin de mes.

¿Es justo que una persona tenga que pagar diariamente por trasladarse a su trabajo dentro de su propia ciudad? ¿Es justo que una familia deba asumir un gasto adicional para llevar a sus hijos al colegio o acudir a un centro de salud?

Estas preguntas deberían ser fundamentales antes de tomar cualquier decisión que afecte la vida cotidiana de nuestra comunidad.

Las rutas que podrían quedar sujetas a cobro no son utilizadas únicamente por turistas o vehículos de paso. Son vías que los habitantes de San Antonio necesitamos todos los días para trabajar, estudiar, asistir a controles médicos, realizar trámites y cumplir con nuestras responsabilidades familiares.

Para una persona que debe trasladarse de lunes a viernes a su lugar de trabajo, el eventual cobro diario de TAG podría convertirse en un gasto mensual considerable. Para una familia que debe movilizar a

sus hijos a establecimientos educacionales, significaría otra carga económica que se suma a los gastos de alimentación, transporte, servicios básicos y vivienda.

No estamos hablando de viajes por comodidad o recreación. Estamos hablando de desplazamientos necesarios para vivir, trabajar y estudiar.

San Antonio, además, ya enfrenta importantes dificultades relacionadas con la actividad portuaria, como la congestión vehicular, el tránsito de camiones, el deterioro de las vías y la contaminación. Los habitantes convivimos diariamente con estas situaciones, por lo que resulta profundamente injusto que ahora también podamos vernos obligados a pagar por utilizar rutas necesarias para nuestra vida cotidiana.

El crecimiento del puerto y el desarrollo de la infraestructura vial no pueden realizarse desconociendo la realidad económica y social de quienes habitamos esta comuna.

Me preocupa especialmente que las autoridades y los responsables del proyecto no dimensionen lo que significa un cobro adicional para una familia de esfuerzo. Lo que para algunos puede parecer una cantidad pequeña de dinero, para otros representa parte del presupuesto destinado a alimentación, medicamentos o necesidades básicas.

San Antonio necesita mejores caminos, mayor conectividad y soluciones reales a sus problemas de tránsito, pero esas mejoras no deberían convertirse en una nueva carga económica para sus propios habitantes.

Por lo anterior, solicito formalmente:

1. *Que se evalúe el impacto económico acumulado que tendría el cobro de TAG sobre los residentes de San Antonio, especialmente sobre trabajadores, estudiantes, adultos mayores y familias de menores ingresos.*
2. *Que se considere la exención del cobro para los habitantes de la comuna que utilizan estas rutas diariamente para trasladarse a sus trabajos, establecimientos educacionales y centros de salud.*
3. *Que se garantice la existencia de vías alternativas gratuitas, seguras y realmente funcionales, que no obliguen a los conductores a realizar grandes desvíos ni generen mayor congestión en los barrios residenciales.*
4. *Que se estudie de manera específica el impacto que podría generar el desvío de vehículos hacia calles interiores de San Antonio, considerando la seguridad vial, la contaminación y la calidad de vida de los vecinos.*
5. *Que se realice una participación ciudadana efectiva, donde las preocupaciones y propuestas de los habitantes sean consideradas antes de adoptar decisiones definitivas.*
6. *Que se analicen alternativas de financiamiento que permitan mejorar la infraestructura vial sin trasladar de manera desproporcionada sus costos a las familias de la comuna.*

Quiero dejar en claro que no estamos en contra del progreso ni del desarrollo portuario. Estamos en contra de que ese progreso signifique mayores sacrificios para las mismas familias que durante años han convivido con las consecuencias del crecimiento de la actividad portuaria.

Una ciudad no progresa verdaderamente si sus habitantes deben destinar cada vez más recursos económicos simplemente para movilizarse dentro del lugar donde viven.

San Antonio no es solamente un puerto ni una ruta de transporte de mercancías. Es una ciudad de familias, trabajadores, estudiantes y adultos mayores que merecen vivir con dignidad.

Por eso, solicito que esta observación sea considerada seriamente, que se evalúen sus impactos y que se entregue una respuesta fundada, con medidas concretas que protejan a los residentes.

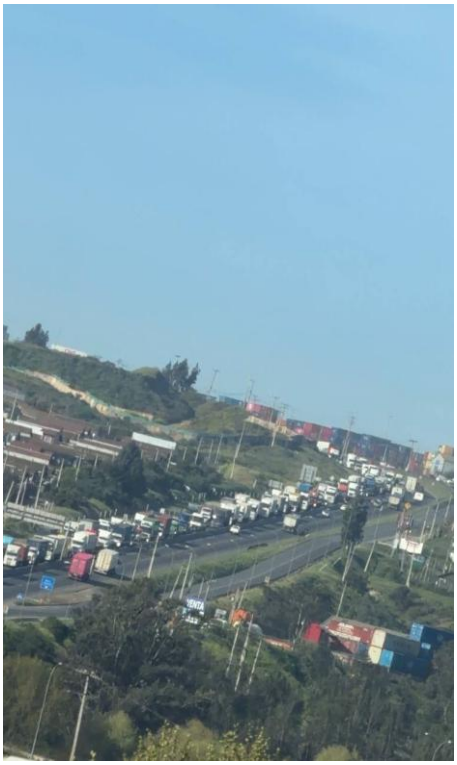
El desarrollo de San Antonio debe beneficiar también a su comunidad y no transformarse en una carga adicional para quienes día a día se esfuerzan por sostener sus hogares.

Porque trasladarse al trabajo, llevar a un hijo al colegio o acudir a un centro de salud no debería convertirse en un privilegio económico dentro de nuestra propia ciudad.

San Antonio merece progreso, pero también merece respeto, justicia y soluciones que pongan a sus habitantes en primer lugar.

Se adjunto fotos de como es la entrada a san Antonio

Esta observación contiene un Anexo



”

735. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Quiero expresar mi profunda preocupación y oposición a la instalación de pórticos TAG que puedan significar nuevos cobros para los habitantes de San Antonio, una ciudad que durante años ha convivido con las consecuencias del crecimiento portuario y que hoy enfrenta la posibilidad de sumar una nueva carga económica a sus familias.

San Antonio es una ciudad de trabajadores, de familias de esfuerzo, de personas que se levantan temprano para cumplir con sus responsabilidades y que muchas veces deben hacer verdaderos sacrificios para llegar a fin de mes. No todas las familias cuentan con los mismos recursos económicos,

y para muchas de ellas incluso un pequeño gasto adicional puede significar tener que dejar de cubrir otra necesidad importante.

Por eso, considero fundamental que quienes evalúan este proyecto comprendan que ***las rutas de San Antonio no son solamente vías de conexión comercial o portuaria. Son caminos que forman parte de nuestra vida diaria.***

Son las rutas que utiliza una madre para llevar a sus hijos al colegio, un trabajador para llegar a su empleo, una persona enferma para asistir a sus controles médicos o una familia para realizar sus actividades cotidianas.

¿Cómo se puede justificar que una persona deba destinar parte de su sueldo a pagar por trasladarse diariamente dentro de su propia comuna?

Un trabajador que utiliza estas vías cinco o seis días a la semana podría terminar pagando decenas de veces al mes por un desplazamiento que no puede evitar. Ese dinero sale directamente del presupuesto familiar, del mismo sueldo que debe alcanzar para alimentación, cuentas básicas, educación, medicamentos y vivienda.

Además, San Antonio tiene una realidad particular: es una ciudad vinculada estrechamente al funcionamiento del puerto. Sus habitantes ya conviven con el tránsito constante de camiones, la congestión, el ruido, el deterioro de las calles y otras dificultades asociadas a esta actividad.

Resulta necesario preguntarse por qué las familias que soportan diariamente estas externalidades deberían asumir también nuevos costos para desplazarse.

Me preocupa especialmente lo que podría ocurrir con los sectores residenciales si los conductores comienzan a utilizar calles interiores para evitar los cobros. Esto podría aumentar el tránsito en barrios donde viven niños, adultos mayores y familias que necesitan tranquilidad y seguridad.

No se puede evaluar una carretera solamente por la cantidad de vehículos que circulan por ella. También es necesario evaluar cómo afecta la vida de las personas que habitan a su alrededor.

Por esta razón, solicito que se estudien y respondan de manera fundada las siguientes medidas:

1. *Establecer mecanismos de exención o gratuidad para los residentes de San Antonio que necesiten utilizar estas rutas en sus desplazamientos habituales.*
2. *Evaluar el impacto económico mensual que los cobros podrían representar para las familias trabajadoras, considerando la frecuencia real de sus viajes.*
3. *Garantizar rutas alternativas gratuitas, seguras y accesibles, sin obligar a los vecinos a realizar desvíos excesivos.*
4. *Analizar los efectos del posible aumento de tránsito en calles residenciales, especialmente cerca de colegios, centros de salud y sectores habitacionales.*
5. *Considerar la realidad social y económica de San Antonio y la carga que ya soporta la comunidad debido a la actividad portuaria.*
6. *Entregar respuestas concretas a las observaciones de los vecinos, indicando qué medidas se adoptarán para evitar perjuicios a la población.*

Quiero enfatizar que ***no se trata de oponerse a que San Antonio crezca o mejore su infraestructura. Se trata de exigir que ese crecimiento no se traduzca en mayores dificultades para quienes viven aquí.***

Las familias de San Antonio también merecen beneficiarse del desarrollo de su ciudad. Merecen mejores caminos, mayor seguridad y una conectividad que facilite sus vidas, no que las encarezca.

Detrás de cada vehículo que circula por estas rutas puede haber una persona que va a trabajar para mantener a su familia, un estudiante que busca construir su futuro o alguien que necesita atención médica.

Esas personas deben ser consideradas antes de implementar decisiones que puedan afectar sus ingresos y su calidad de vida.

El desarrollo de una ciudad no debería medirse únicamente por sus inversiones, sus carreteras o el crecimiento de su puerto, sino también por el bienestar de las personas que la habitan.

Por todo lo anterior, solicito que esta observación sea acogida, analizada y respondida formalmente, y que se evalúen soluciones que permitan mejorar la conectividad de San Antonio sin imponer cobros injustos a quienes necesitan trasladarse diariamente.

San Antonio no puede ser visto solamente como un punto estratégico para el transporte de mercancías. Es nuestro hogar, es donde están nuestras familias, nuestros trabajos y el futuro de nuestros hijos.

Antes de establecer nuevos cobros, es indispensable considerar una pregunta fundamental:

¿Qué sentido tiene hablar de progreso si las familias que viven en la ciudad deben pagar cada vez más para realizar actividades tan esenciales como trabajar, estudiar o cuidar su salud?

Solicito que el desarrollo vial se planifique con responsabilidad social, respeto por la comunidad y medidas efectivas que protejan la economía de los habitantes de San Antonio.

Porque mejorar una ciudad también significa permitir que sus habitantes puedan vivir y desplazarse en ella sin que cada trayecto se convierta en una nueva preocupación económica.*"*

736. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como habitante de San Antonio, quiero expresar mi preocupación por la instalación de pórticos TAG y las consecuencias que estos cobros podrían tener para quienes vivimos en esta comuna.

Creo que antes de implementar un proyecto de esta magnitud es necesario conocer la realidad de las personas que utilizamos diariamente estas rutas. San Antonio no es una ciudad donde todos tengamos grandes ingresos ni donde desplazarse sea una opción. Muchos dependemos de nuestros vehículos para llegar al trabajo, llevar a nuestros hijos al colegio, asistir al médico o realizar trámites que son parte de nuestra vida cotidiana.

Hay familias que hacen rendir su sueldo hasta el último peso. Personas que trabajan largas jornadas, que deben mantener sus hogares y que muchas veces llegan a fin de mes con lo justo. Para ellas, tener que pagar TAG todos los días no sería un gasto menor, sino una preocupación económica adicional.

Me parece preocupante que se esté considerando cobrar por circular en rutas que conectan sectores de una misma ciudad y que son necesarias para el desplazamiento de sus habitantes.

Por ejemplo, pensemos en una persona que debe trasladarse todos los días desde su hogar hasta su trabajo. Si tiene que pagar por ir y regresar, ese cobro se repetirá durante todo el mes. Lo mismo ocurriría con una familia que lleva diariamente a sus hijos a estudiar. Son gastos que se acumulan y que finalmente afectan el dinero disponible para cubrir necesidades básicas.

También debemos considerar que San Antonio es una ciudad portuaria. Durante años hemos convivido con el tránsito de camiones, los problemas de congestión, el ruido y las dificultades que genera el

transporte de carga. Entendemos que el puerto es importante para la economía, pero también creemos que quienes vivimos aquí merecemos consideración y mejores condiciones de vida.

No encuentro razonable que una ciudad que aporta tanto al movimiento comercial del país tenga habitantes que deban preocuparse por cuánto les costará salir de sus casas para cumplir con sus obligaciones.

Otra situación que me inquieta es que muchas personas podrían comenzar a utilizar calles interiores para evitar los cobros. Esto podría perjudicar a sectores residenciales, aumentar los tacos y generar mayores riesgos para los peatones, especialmente cerca de colegios y viviendas.

Por eso, considero necesario que se revise este proyecto teniendo en cuenta las necesidades reales de la comunidad.

Solicito que se estudie la posibilidad de establecer gratuidad para los residentes de San Antonio, especialmente para quienes necesitan desplazarse diariamente por motivos laborales, educacionales o de salud. También considero indispensable que existan alternativas gratuitas que sean realmente útiles y seguras.

Además, pido que se informe claramente cuánto podrían llegar a pagar mensualmente los habitantes, dónde se ubicarían los pórticos y qué medidas se contemplan para evitar que estos cobros afecten de manera desproporcionada a las familias de menores ingresos.

No basta con señalar que un proyecto traerá mejoras a la conectividad. Es necesario demostrar que esas mejoras también beneficiarán a quienes vivimos en la comuna y que no terminarán convirtiéndose en un problema económico para nosotros.

San Antonio necesita avanzar, mejorar sus caminos y resolver sus dificultades de tránsito, pero ese avance debe considerar a las personas que hacen funcionar esta ciudad todos los días.

Los trabajadores, estudiantes, comerciantes, adultos mayores y familias también somos parte importante de San Antonio. Nuestras necesidades deben ser escuchadas y consideradas al momento de tomar decisiones.

No estamos pidiendo privilegios. Estamos pidiendo que se respete nuestra realidad y que no se nos impongan gastos adicionales por desplazamientos que forman parte de nuestras necesidades básicas.

Espero que las autoridades y los responsables del proyecto puedan ponerse en el lugar de una familia que vive con un presupuesto ajustado y comprender que cada nuevo cobro tiene consecuencias reales.

Por todo lo señalado, solicito que se reevalúe la implementación de los pórticos TAG, que se consideren mecanismos de exención para los residentes y que se entreguen respuestas claras y soluciones concretas a las preocupaciones de la comunidad.

Queremos una ciudad que crezca, pero también queremos poder seguir viviendo, trabajando y trasladándonos en ella sin que eso signifique una carga económica cada vez mayor.

El futuro de San Antonio debe construirse pensando en su desarrollo, pero también en la tranquilidad y el bienestar de quienes lo llamamos nuestro hogar."

737. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo el proyecto porque afecta la economía de mi familia, debido a que trabajan fuera de la ciudad, viajando todos los días, dónde comenzarán con diferentes alzas.

Además, no pensaron en los ciudadanos de San Antonio, ya que no tenemos tantas fuentes laborales, calles en mal estado, cero seguridad, cero involucramiento del puerto con la mejora de la ciudad.

En los adultos mayores que viven en zonas aledañas, dónde muchos de ellos deben venir al hospital o hacer trámites a San Antonio, afectando encarecidamente su vida porque la mayoría cuenta con una pensión miserable.

Así que digo NO a los pórticos."

738. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 15

Proyecto: «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Localización de muros de contención tipo Tierra Estabilizada Mecánicamente (TEM) respecto del Estero El Sauce y del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo («Ojos de Mar»).

1. Antecedentes del expediente

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», cuyo titular es el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Concesiones, contempla muros de contención tipo Tierra Estabilizada Mecánicamente (TEM) en sectores próximos al Estero El Sauce y al Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo. El Capítulo 1, «Descripción del Proyecto», identifica estas estructuras en las figuras N.º 52 («Muro TEM Sector Estero El Sauce») y N.º 53 («Muro TEM Sector Humedal Urbano Lagunas de Llolleo»), ambas en la página 81 de la numeración interna del capítulo.

El Anexo del Capítulo 1, apartado 1.2, «Plano de Detalle» (cinco láminas, escala indicada 1:2.500), incluye representaciones cartográficas del trazado y sus obras. Su lámina 4 corresponde al entorno del Estero El Sauce y su lámina 5 permite reconocer, mediante simbología y rótulo, un muro TEM junto al sector de la Laguna Norte. El expediente contiene asimismo capas vectoriales del proyecto vial, de cursos de agua superficiales y de la delimitación del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo.

Mediante el Oficio Ordinario N.º 772, de 1 de septiembre de 2026, la Dirección General de Aguas (DGA), Región de Valparaíso, solicitó que para ambos tramos se incorporara «la distancia mínima entre el pie o coronamiento del muro y el deslinde del álveo o la ribera del cuerpo de agua respectivo», o se precisara si el muro se encontraba definitivamente fuera de algún cauce. En el mismo pronunciamiento, la DGA indicó que no se encontraba en condiciones de manifestar conformidad con los antecedentes presentados y requirió un análisis de aplicabilidad de los permisos ambientales sectoriales de su competencia, considerando la excepción mencionada para servicios del MOP respecto de los artículos 41 y 171 del Código de Aguas.

2. Fundamentación de la observación

La existencia de una ubicación referencial de los muros en figuras y planos no equivale a documentar la separación mínima entre su pie o coronamiento y el deslinde del álveo o de la ribera. La revisión de las figuras N.º 52 y 53 y de las láminas de detalle permite reconocer sectores de intervención, pero no identifica en forma expresa una cota o cuadro de distancias individualizado para cada muro respecto de un deslinde de cauce debidamente caracterizado.

La información geográfica del expediente permite realizar aproximaciones espaciales: la capa de cursos de agua representa el Estero El Sauce como geometría lineal y la capa de humedal representa un polígono de delimitación del área protegida. Sin embargo, una distancia calculada entre el trazado

vial y el eje representado del estero no equivale a la distancia desde el pie o coronamiento de un muro a la ribera. Del mismo modo, el límite cartográfico del humedal urbano no puede equipararse automáticamente al deslinde jurídico e hidráulico del álveo. Para responder a la solicitud de la DGA se requieren geometrías claramente individualizadas de los muros y de los deslindes relevantes, en un sistema de referencia común y con método de medición reproducible.

A mayor abundamiento, el Capítulo 10 del EIA afirma que el proyecto no considera intervención de cauces naturales, pero reconoce que obras próximas a los humedales —incluidos muros, drenajes y descargas de aguas lluvias— pueden alterar la dinámica hidrológica, la calidad del agua, la conectividad ecológica y el régimen de inundación. La primera afirmación requiere respaldo específico para los dos tramos TEM, sin que el reconocimiento de efectos potencialmente indirectos signifique, por sí mismo, que exista intervención directa del cauce.

La incertidumbre no es meramente cartográfica. Los muros TEM consideran rellenos estructurales, fundaciones y elementos de refuerzo; por ello, el trazado visible de una cara del muro no representa necesariamente toda la ocupación de la obra. El análisis de compatibilidad territorial e hidráulica debe incorporar la huella completa de la estructura y sus obras auxiliares, y contrastarla con la ribera, el álveo y las condiciones de escurrimiento pertinentes.

Los artículos 41 y 171 del Código de Aguas y el régimen de permisos ambientales sectoriales asociado hacen relevante caracterizar si una obra constituye una modificación, regularización o defensa de cauce. La eventual excepción procedimental aplicable a servicios del Ministerio de Obras Públicas no reemplaza el deber de proporcionar información suficiente para evaluar impactos ambientales ni acredita que las obras se sitúen fuera del cauce. Precisamente por ello, el oficio de la DGA requiere una fundamentación específica.

En consecuencia, con la documentación revisada no resulta posible afirmar que los muros se emplazan dentro de los cauces, pero tampoco verificar de manera concluyente que queden fuera de ellos. La cuestión debe resolverse con datos técnicos del titular, no mediante estimaciones visuales ni mediciones genéricas desde el eje vial.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

1. Que el titular entregue una tabla por cada tramo de muro TEM en ambos sectores, indicando identificación, kilometraje o progresivas de inicio y término, coordenadas de los extremos, dimensiones, cotas y distancia mínima en metros desde el pie y el coronamiento al deslinde del álveo o ribera correspondiente.

2. Que se incorporen planos georreferenciados, a escala legible y con sistema de coordenadas declarado, en que se superpongan la huella íntegra de los muros TEM (incluidas fundaciones, rellenos y elementos de refuerzo), los cauces y sus riberas, las delimitaciones oficiales del humedal urbano y las obras auxiliares de drenaje o descarga.

3. Que se explique el método utilizado para determinar el deslinde del álveo o ribera, diferenciándolo del eje cartográfico del Estero El Sauce, del borde de agua visible en imágenes y del polígono administrativo del humedal urbano; que se identifique la fuente, fecha, precisión y respaldo técnico de cada delimitación.

4. Que se aporte cartografía digital verificable (por ejemplo, SHP, GeoPackage, KML/KMZ o CAD georreferenciado) con capas separadas para pie y coronamiento de cada muro y para los deslindes empleados, de modo que puedan reproducirse las mediciones.

5. Que, una vez precisada su localización, se evalúen específicamente las eventuales modificaciones del escurrimiento superficial, procesos de erosión o sedimentación, condiciones de inundación y conectividad hídrica con el Estero El Sauce y las Lagunas de Llolleo, durante construcción y operación, justificando técnicamente la magnitud y significancia de los impactos.

6. Que se explicite, para cada obra y no solo de manera general para el proyecto, el análisis de aplicabilidad de los PAS 156 y 157 y de la excepción invocada respecto de los artículos 41 y 171 del Código de Aguas, sin confundir la exención de una aprobación sectorial con la suficiencia de la evaluación ambiental.

7. Que el Servicio de Evaluación Ambiental solicite pronunciamiento complementario de la DGA acerca de si la información presentada responde íntegramente a la observación formulada en el Oficio Ordinario N.º 772, especialmente en relación con las distancias y con la ubicación de los muros dentro o fuera de los cauces.

4. Referencias y antecedentes

- Dirección General de Aguas, Región de Valparaíso. Oficio Ordinario N.º 772, de 1 de septiembre de 2026, pronunciamiento sobre EIA «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», páginas 1 y 2, observaciones a muros TEM y permisos ambientales sectoriales.

- Ministerio de Obras Públicas – Dirección General de Concesiones. EIA «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», Capítulo 1, «Descripción del Proyecto», figuras N.º 52 y 53, página interna 81; descripción de muros TEM y tabla N.º 24, página interna 121.

- Mismo EIA, Anexo del Capítulo 1, apartado 1.2, «Plano de Detalle», cinco láminas a escala 1:2.500; en particular láminas 4 y 5.

- Mismo EIA, Capítulo 10, «Plan de Cumplimiento de la Legislación Ambiental Aplicable», apartado relativo a protección de humedales urbanos y declaración sobre no intervención de cauces naturales.

- Archivos geográficos incluidos en el expediente: «01_Partes__obras_y_acciones.zip», carpeta «Partes, obras y acciones tipo línea», archivo «Proyecto.shp»; «Humedal_Urbano.zip», archivo «Humedal_Urbano_Sist_Lag_Llolleo.shp»; y «Cursos_agua_superficiales.zip», carpeta «Cursos agua superficiales», archivo «Cursos de agua superficiales impactados.shp». Los archivos .shp forman parte de conjuntos Shapefile que incluyen archivos asociados (.shx, .dbf, .prj, entre otros). Estas capas sirven para cotejos espaciales, no para sustituir una determinación oficial de ribera o álveo.

- Código de Aguas de Chile, artículos 41 y 171; Reglamento del SEIA (D.S. N.º 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente), artículos 156 y 157."

739. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 16

Insuficiencias metodológicas e inconsistencias en la calificación de impactos ambientales del proyecto «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

1. Antecedentes del expediente

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», cuyo titular es la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, presenta en su Capítulo 4 una metodología de identificación, caracterización, valoración y jerarquización de impactos ambientales basada en una adaptación de Conesa Fernández-Vítora. En las páginas 6 a 10 se exponen

los criterios de calificación, las fórmulas utilizadas y los rangos numéricos para establecer la jerarquía y significancia de los impactos.

En la Tabla N.º 3 (página 9 del Capítulo 4) se asigna la categoría «Medio / No Significativo» al intervalo CAI entre -96 y -141, y «Medio-Bajo / No Significativo» al intervalo entre -48 y -95. Sin embargo, la Tabla N.º 36 (página 81) asigna al impacto IO-CFA11 un CAI de -112 y lo clasifica como «Medio-Bajo / No Significativo». La Tabla N.º 57 (página 123) asigna también un CAI de -112 al impacto IC-CFA17, pero lo clasifica como «Medio / No Significativo», conforme al rango de la Tabla N.º 3. Por su parte, el impacto IO-CFA17 recibe un CAI de -128 y la categoría «Medio / No Significativo» (Tabla N.º 59, página 126).

El Oficio Ordinario DGA N.º 772, de 1 de septiembre de 2026, observa que la evaluación de significancia de IO-CFA11, IC-CFA17 e IO-CFA17 se sustenta primordialmente en los resultados de una matriz numérica y no desarrolla expresamente el criterio relativo a la capacidad de regeneración o renovación del recurso hídrico, atendida la condición trófica hipertrófica diagnosticada para las Lagunas de Llolleo.

2. Fundamentación de la observación

2.1. Inconsistencia verificable en la aplicación de la escala. La calificación CAI de -112 del impacto IO-CFA11 está comprendida en el intervalo «Medio» definido por la propia Tabla N.º 3, no en «Medio-Bajo». Dos impactos con un mismo valor (-112) reciben categorías diferentes. El apartado metodológico revisado no explicita una excepción al rango que permita explicar esta diferencia. Se trata de una inconsistencia interna que debe ser aclarada y corregida, sin que ello implique por sí mismo que el impacto pase a ser significativo.

2.2. Pertinencia de las ponderaciones. El titular caracteriza el impacto mediante IA = Ca × (3Mg + 2Ex + Du + Re + SiCc + SiAcOP) y calcula CAI = RAC × IA, asignando un peso mayor a magnitud y extensión respecto de duración, reversibilidad y sinergias. Aunque una matriz puede servir como herramienta auxiliar, corresponde fundamentar la selección de pesos, los valores asignados por juicio experto y su adecuación para recursos hídricos y humedales con condiciones basales deterioradas.

2.3. Conversión de puntajes en significancia legal. En la página 10, el EIA afirma que existirían efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N.º 19.300 cuando un impacto negativo alcance al menos «Medio-Alto». Esta regla requiere especial justificación: los umbrales internos del titular no pueden reemplazar la evaluación sustantiva de los criterios jurídicos y ecológicos establecidos en el artículo 11 de la Ley N.º 19.300 y el artículo 6 del Reglamento del SEIA, en particular la permanencia del recurso, su capacidad de regeneración o renovación y las condiciones para las especies y ecosistemas.

2.4. Reglas de intervalo y trazabilidad. La Tabla N.º 3 presenta el límite -188 tanto en «Alto» como en «Medio-Alto», sin precisar a cuál corresponde el valor exacto. También deja sin descripción explícita los valores intermedios entre algunos intervalos enteros. Se requiere una regla unívoca de clasificación y la explicación de su aplicación a cada impacto, incluida la sensibilidad de las conclusiones ante variaciones razonables de sus puntajes.

2.5. Pertinencia particular a los impactos sobre recursos hídricos. La DGA documenta condiciones eutróficas a hipertróficas en el sistema Lagunas de Llolleo y advierte que la puntuación numérica no desarrolla suficientemente la evaluación de capacidad de regeneración o renovación. Ello hace necesario vincular las estimaciones de magnitud, duración, reversibilidad y acumulación con evidencia hidrológica y de calidad del agua, y no únicamente con una categoría de la matriz.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Que el titular corrija o justifique específicamente la categoría asignada a IO-CFA11 en la Tabla N.º 36, a la luz del CAI -112 y los intervalos de la Tabla N.º 3, e informe si existen otros errores de clasificación en el Capítulo 4.

2. Que presente íntegramente y en forma trazable los criterios y antecedentes utilizados para determinar RAC, magnitud, extensión, duración, reversibilidad y sinergias de IO-CFA11, IC-CFA17 e IO-CFA17, identificando supuestos y juicio experto.

3. Que justifique los pesos de la ecuación, los límites entre categorías y la regla para distinguir impactos significativos y no significativos, incluyendo un análisis de sensibilidad de las calificaciones frente a variaciones de valores plausibles.

4. Que desarrolle una determinación de significancia autónoma y explícita bajo los criterios del artículo 6 del Reglamento del SEIA, sin hacer depender la conclusión exclusivamente del rango CAI, y atienda las observaciones del Oficio DGA N.º 772.

5. Que el SEA y la DGA verifiquen y se pronuncien fundadamente sobre la consistencia metodológica y la suficiencia de los antecedentes para descartar efectos adversos significativos sobre recursos hídricos y el sistema lagunar.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

EIA «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», Capítulo 4: Evaluación de Impactos Ambientales (CAP04_EVAL_IMP.pdf), páginas 6–10, Tabla N.º 2 (criterios de valoración) y Tabla N.º 3 (rangos CAI).

Mismo Capítulo 4: Tabla N.º 36 (página 81, IO-CFA11), Tabla N.º 57 (página 123, IC-CFA17) y Tabla N.º 59 (página 126, IO-CFA17).

Dirección General de Aguas, Región de Valparaíso, Oficio Ordinario N.º 772, de 1 de septiembre de 2026, páginas 2 y 3.

Ley N.º 19.300, artículo 11; Decreto Supremo N.º 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, artículo 6."

740. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 17

Insuficiencias en la evaluación de la calidad del agua y la capacidad de regeneración del sistema Lagunas de Llolleo y del Estero El Sauce

1. Antecedentes del expediente

El EIA del proyecto «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio» caracteriza en el Capítulo 3, numeral 3.5.1, la calidad de las aguas del sistema Lagunas de Llolleo mediante campañas de verano e invierno de 2024. Según consigna la DGA en el Oficio Ordinario N.º 772, el nitrógeno total presentó concentraciones correspondientes a estado hipertrófico en ambas lagunas durante ambas campañas;

el fósforo total alcanzó condición hipertrófica en invierno y se reportaron valores de turbiedad fuera de norma en gran parte de las estaciones.

El Capítulo 4 identifica el impacto IO-CFA11, «Modificación local de las condiciones de escorrentía superficial y descarga de aguas lluvias hacia receptores superficiales» (tablas 35 y 36, páginas 79–81); IC-CFA17, «Alteración y deterioro de la calidad del agua por emplazamiento de obras en etapa de construcción» (tablas 56 y 57, páginas 120–123); e IO-CFA17, «Alteración y deterioro de la calidad del agua por la operación del proyecto» (tablas 58 y 59, páginas 123–126). Los tres se califican como no significativos.

El EIA reconoce que la escorrentía vial puede incorporar sólidos suspendidos, hidrocarburos, metales y nutrientes, y que existen descargas asociadas al sistema de drenaje hacia la Laguna Norte y el Estero El Sauce. En su pronunciamiento, la DGA observa que no se encuentra explícitamente desarrollado el criterio de regeneración o renovación del recurso hídrico y que en los capítulos 4 y 5 no identifica compromiso de seguimiento de calidad del agua durante la fase de operación en esos puntos de descarga.

2. Fundamentación de la observación

2.1. Vulnerabilidad del receptor. La condición eutrófica a hipertrófica descrita en la línea base constituye un antecedente relevante para evaluar los nuevos aportes de escorrentía y contaminantes. No demuestra por sí sola que el proyecto produzca un impacto significativo, pero exige justificar si los aportes incrementales pueden agravar la condición existente o dificultar la recuperación del ecosistema.

2.2. Capacidad de regeneración o renovación. El oficio de la DGA cuestiona que la no significancia de IO-CFA11, IC-CFA17 e IO-CFA17 descanse principalmente en la matriz de valoración, sin análisis explícito suficiente del criterio de regeneración o renovación. Para resolver esa incertidumbre se requieren antecedentes sobre renovación hídrica, variación estacional, concentraciones y cargas de nutrientes y contaminantes, respuesta de los cuerpos receptores y su capacidad de asimilación y recuperación.

2.3. Descargas de aguas lluvias y operación. El propio Capítulo 4 reconoce la descarga de escorrentía de superficies impermeabilizadas durante la operación y posibles contaminantes asociados al tránsito y al primer lavado de eventos de lluvia. La calificación de efecto episódico y local no demuestra por sí misma que la reiteración de descargas durante toda la vida útil del proyecto carezca de consecuencias acumulativas o persistentes.

2.4. Medidas de tratamiento. La presencia de un separador de hidrocarburos no acredita, por sí sola, remoción suficiente de nutrientes disueltos, metales u otros contaminantes que podrían alcanzar las lagunas y el estero. Es necesario especificar rendimiento esperado, características del efluente, mantenimiento y condiciones de funcionamiento frente a precipitaciones intensas.

2.5. Seguimiento en operación. La DGA indica que en los capítulos 4 y 5 no identifica seguimiento de calidad del agua en los puntos de descarga durante la operación. Los muestreos de línea base y eventuales controles en construcción no permiten verificar por sí solos los efectos de descargas que se producirían durante la operación vial. La idoneidad y duración del seguimiento deben resolverse a partir de los impactos que se acrediten y del riesgo ambiental del receptor.

2.6. Evaluación legal de significancia. Conforme al artículo 6 del Reglamento del SEIA, la evaluación debe abordar los efectos sobre la calidad y cantidad de los recursos naturales renovables, su capacidad de regeneración o renovación y las condiciones que hacen posible la presencia y desarrollo de especies y ecosistemas. La escala numérica del Capítulo 4 puede apoyar, pero no sustituir, ese análisis específico.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Que se complemente la evaluación de IO-CFA11, IC-CFA17 e IO-CFA17 mediante el desarrollo explícito de los criterios del artículo 6 del Reglamento del SEIA, con énfasis en capacidad de regeneración o renovación de la Laguna Norte, las Lagunas de Llolleo y el Estero El Sauce.

2. Que se caractericen y cuantifiquen las descargas del proyecto hacia cada cuerpo receptor, identificando ubicación, caudales, frecuencia, variabilidad estacional y cargas estimadas de sólidos, nutrientes, hidrocarburos, metales y otros parámetros pertinentes, tanto en construcción como en operación.

3. Que se analicen los efectos incrementales y acumulativos de las descargas en un contexto de condición basal eutrófica a hipertrófica, incluyendo escenarios de lluvias intensas y cambio climático, con métodos y supuestos verificables.

4. Que el titular fundamente la eficacia de los separadores de hidrocarburos y de las demás obras de manejo de aguas lluvias para los parámetros de interés, con especificaciones técnicas, eficiencia esperada, operación, mantención y contingencias.

5. Que se evalúe y fundamente un programa de seguimiento de calidad del agua para la fase de operación, en los puntos de descarga y puntos representativos aguas arriba o de control, con parámetros, frecuencias, duración, umbrales de alerta y acciones correctivas pertinentes a los riesgos identificados.

6. Que el SEA solicite al titular resolver expresamente las observaciones formuladas por la DGA en su Oficio N.º 772 y emita un pronunciamiento fundado sobre la suficiencia del análisis para descartar efectos adversos significativos.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

EIA «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», Capítulo 3, numeral 3.5.1: calidad del agua y campañas de línea base 2024.

EIA, Capítulo 4 (CAP04_EVAL_IMP.pdf): IO-CFA11, páginas 78–81 (tablas 35 y 36); IC-CFA17, páginas 118–123 (tablas 56 y 57); IO-CFA17, páginas 123–126 (tablas 58 y 59).

EIA, Capítulo 5: análisis de efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N.º 19.300.

Dirección General de Aguas, Región de Valparaíso, Oficio Ordinario N.º 772, 1 de septiembre de 2026, páginas 2–3 (observaciones relativas a condición hipertrófica, significancia de impactos y seguimiento en operación).

Ley N.º 19.300, artículo 11; Decreto Supremo N.º 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, artículo 6.”

741. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 18

Proyecto: Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio | Estudio de Impacto Ambiental

Materia: Articulación territorial y conectividad urbana: Enlace Reuss, Ruta 66 y Variante Luis Reuss; coordinación entre proyectos, tránsito local y portuario, desvíos y modelación vial.

1. Antecedentes del expediente.

El proyecto contempla intervenciones en la infraestructura de acceso a San Antonio y al sistema portuario, incluidos enlaces, calzadas, calles de servicio y conexiones urbanas. Estas vías cumplen funciones simultáneas de circulación interurbana, transporte de carga y desplazamientos cotidianos de la población.

Mediante el ORD N.º 1851, la Municipalidad de San Antonio planteó la necesidad de consolidar el «Acceso y Conexión Variante Luis Reuss», orientado a contribuir a la separación del tránsito urbano y del transporte pesado vinculado a la actividad portuaria. Por su parte, los antecedentes de modificaciones de la concesión Ruta 66 contemplan intervenciones en el Enlace Reuss y una vinculación con la futura avenida Luis Reuss.

El Capítulo 1 del EIA describe obras en el entorno del Enlace Reuss y una calle de servicio conectada con vialidad local. En las cinco láminas examinadas del Anexo 1.2, Planos de Detalle del Proyecto, se representa el enlace, pero no se identifica expresamente la Variante Luis Reuss como una obra específica ni se explica su articulación funcional con Ruta 78.

El Anexo 4.1, Estudio de Impacto Vial, considera el cierre temporal del Enlace Barrancas durante una etapa constructiva y la reasignación de tránsito hacia el Enlace Reuss y la Rotonda Curicó. Los capítulos de evaluación ambiental reconocen efectos sobre conectividad, accesibilidad y tiempos de viaje, pero los califican como no significativos.

2. Fundamentación de la observación.

2.1. Conectividad urbana y relación entre infraestructuras

Las conexiones entre los sectores altos y el plano de San Antonio son relevantes para acceder a trabajo, educación, servicios y transporte público. La evaluación debe analizar las consecuencias de las obras no solo sobre la capacidad de Ruta 78, sino sobre los recorridos locales y la interacción con los flujos portuarios. La solicitud municipal relativa a la Variante Luis Reuss hace necesario aclarar su situación, función y coordinación con las intervenciones previstas en Ruta 66. Ello no implica atribuir automáticamente al titular de Ruta 78 la obligación de ejecutar una obra de otra concesión.

2.2. Identificación insuficiente de la Variante Luis Reuss

Los planos de detalle revisados identifican intervenciones en el Enlace Reuss, pero no permiten verificar si la Variante Luis Reuss está incorporada al proyecto, si constituye una obra externa o si fue utilizada como supuesto de modelación. Esta falta de claridad impide comprobar cómo se resolverá la conectividad entre la red interurbana, los accesos portuarios y la vialidad urbana. La ausencia de identificación expresa en las láminas no prueba por sí sola que la variante haya sido omitida de todos los antecedentes; sí exige una aclaración técnica y cartográfica fundada.

2.3. Desvíos constructivos hacia Reuss y Curicó

El Estudio de Impacto Vial señala que el cierre temporal del Enlace Barrancas provocará reasignaciones de tránsito hacia el Enlace Reuss y la Rotonda Curicó. Corresponde establecer los flujos adicionales, las demoras, las longitudes de cola y las condiciones de circulación en los movimientos críticos, diferenciando vehículos livianos, buses y camiones. Un resultado promedio de la red no

necesariamente representa las afectaciones de los grupos humanos que dependen de conexiones específicas.

2.4. Resultados del estudio y fundamentación de la no significancia

El Capítulo 5 presenta, para vehículos livianos en punta mañana durante la construcción, aumentos del tiempo medio de viaje de 183,3 a 212,6 segundos en 2027 (16 %) y de 186,3 a 233,0 segundos en 2028 (25 %). Estos valores corresponden a promedios de red, no a tiempos de viaje de un recorrido local específico.

Fuente: Anexo 4.1, tablas 41 y 44, páginas internas 178–179. La optimización semafórica reduce el indicador, pero sus valores permanecen por encima del 5 % utilizado como referencia metodológica en el estudio. Esto no demuestra por sí solo un incumplimiento normativo ni un impacto ambiental significativo: la metodología citada distingue los efectos permanentes de los temporales. No obstante, exige explicar la suficiencia de las medidas y la calificación ambiental adoptada.

2.5. Alcance de la modelación y evaluación ambiental

El Anexo 4.1 incorpora escenarios de modelación SATURN. Es necesario precisar si las redes incluyen las modificaciones del Enlace Reuss asociadas a Ruta 66 y la futura Variante Luis Reuss, así como justificar los supuestos de disponibilidad de obras externas. La evaluación de efectos sobre el medio humano debe considerar la obstrucción o restricción de la circulación, la conectividad y el aumento significativo de tiempos de desplazamiento, conforme al artículo 11 letra c) de la Ley N.º 19.300 y al artículo 7 del D.S. N.º 40/2012.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental.

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

3.1. Aclaración de la Variante Luis Reuss

Precisar si el «Acceso y Conexión Variante Luis Reuss» forma parte del proyecto, corresponde a una obra externa o no fue considerado; identificar su trazado, estado, responsable y función vial.

3.2. Cartografía integrada

Presentar planos georreferenciados de las obras de Ruta 78, el Enlace Reuss, la Rotonda Curicó, las conexiones con Ruta 66 y la Variante Luis Reuss, distinguiendo infraestructura existente, proyectada por el titular y prevista por terceros.

3.3. Supuestos de modelación

Identificar las conexiones, restricciones y obras externas representadas en cada escenario de construcción y operación, indicando expresamente la inclusión o exclusión de la Variante Luis Reuss y de las modificaciones de Ruta 66.

3.4. Análisis de desvíos

Cuantificar los flujos reasignados al Enlace Reuss y a la Rotonda Curicó por etapa y tipo de vehículo, con niveles de saturación, demoras, colas y movimientos críticos.

3.5. Tiempos de desplazamiento locales

Presentar resultados desagregados para los recorridos entre sectores altos y el plano de San Antonio, especialmente hacia servicios, equipamientos, establecimientos educacionales y lugares de trabajo.

3.6. Significancia ambiental

Fundamentar la conclusión de no significancia considerando magnitud, duración, extensión y distribución territorial de las alteraciones, así como la eficacia de las optimizaciones semafóricas.

3.7. Coordinación con otras obras

Analizar, cuando corresponda, escenarios con y sin infraestructura futura de Ruta 66 o de la Variante Luis Reuss, atendiendo a la certeza y programación de su ejecución.

3.8. Medidas y seguimiento

Proponer, de resultar necesarias, medidas verificables de gestión y mitigación de la conectividad local, con responsables, plazos e indicadores.

3.9. Respuesta al municipio

Explicar fundadamente cómo se ha considerado la necesidad de articulación vial planteada por la Municipalidad de San Antonio en el ORD N.º 1851, especialmente respecto de la integración funcional entre Ruta 78, Ruta 66, Enlace Reuss y Variante Luis Reuss, la separación de flujos de transporte pesado y tránsito local y la continuidad de los desplazamientos intracomunales y provinciales. Precisar si las soluciones consideradas dependen de obras externas, su estado de desarrollo y su incorporación en los escenarios de modelación y evaluación ambiental.

3.10. Área de influencia

Revisar si el área de influencia del medio humano comprende todos los sectores y recorridos potencialmente afectados por la redistribución de tránsito, incluso fuera de la faja intervenida.

3.11. Complementación de la evaluación ambiental

Se solicita complementar y fundamentar la evaluación de la conectividad urbana y la articulación funcional de las obras con el Enlace Reuss, Ruta 66 y la Variante Luis Reuss, de manera que pueda determinarse fundadamente la existencia o ausencia de alteraciones significativas en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos afectados.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes.

• EIA Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio: Capítulo 1, Descripción del Proyecto; Anexo 1.2, Planos de Detalle (cinco láminas revisadas).

• EIA: Capítulo 2, Área de Influencia; Capítulo 3, Medio Humano y Uso del Territorio.

• EIA: Capítulo 4, Predicción y Evaluación de Impactos Ambientales; impactos operacionales IO-CFA30-A, IO-CFA30-B e IO-CFA30-C.

• EIA: Anexo 4.1, Estudio de Impacto Vial; referencia al cierre del Enlace Barrancas (página interna 14); tablas 41 y 44 (páginas internas 178–179); anexos de modelación SATURN.

• EIA: Capítulo 5, análisis de los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N.º 19.300; resultados de tiempos de viaje.

• EIA: Capítulo 17, Fichas Resumen.

• Municipalidad de San Antonio: ORD N.º 1851, solicitud de «Acceso y Conexión Variante Luis Reuss».

• Ministerio de Obras Públicas: Decreto Supremo N.º 32 de 2024, modificaciones de la concesión Ruta 66 y antecedentes relativos al Enlace Reuss.

• Ley N.º 19.300, artículo 11, letra c); D.S. N.º 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, artículo 7."

742. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 19

Proyecto: Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio | Estudio de Impacto Ambiental

Materia: Conectividad intracomunal y provincial sin cobro de peajes, continuidad de rutas alternativas, accesibilidad y efectos de los pórticos proyectados.

1. Antecedentes del expediente.

El EIA describe la intervención de la Ruta 78 desde el entorno del Enlace Reuss hacia el acceso al Puerto de San Antonio. En el Capítulo 1 se contemplan obras de mejoramiento y conexiones de vialidad local, incluida la Calle de Servicio Oriente, y la implementación de pórticos de cobro en los sectores Reuss y Barrancas. La figura 38 del mismo capítulo presenta su localización.

De acuerdo con los antecedentes de descripción del proyecto, los pórticos se ubican en Reuss en los Dm 109+850 (sentido Santiago–San Antonio) y 110+740 (sentido San Antonio–Santiago), y en Barrancas en los Dm 111+305 (sentido Santiago–San Antonio) y 111+420 (sentido San Antonio–Santiago). Se solicita que el titular ratifique estos datos y precise las calzadas, ramales y movimientos efectivamente sujetos a cobro.

Los planos de detalle del Anexo 1.2 muestran el Enlace Reuss, el mejoramiento de la calle de servicio y el sector del Enlace Barrancas. Sin embargo, la lectura conjunta de estos antecedentes no permite verificar, por sí sola, un itinerario continuo, operativo y libre de cobro para los desplazamientos cotidianos entre los sectores altos y el plano de San Antonio en ambos sentidos.

El Capítulo 3, componente Medio Humano, reconoce problemas de congestión y coexistencia de flujos locales y de carga asociados a la actividad portuaria. Por su parte, el Capítulo 4 identifica impactos sobre conectividad y accesibilidad, incluidos los códigos IO-CFA30-A, IO-CFA30-B e IO-CFA30-C, aunque concluye que los impactos operacionales examinados no serían significativos. El Capítulo 5 presenta modelaciones de tránsito, entre ellas resultados de construcción, pero estos indicadores agregados no sustituyen la demostración de rutas urbanas concretas libres de peaje.

El ORD N.º 1851 de la Ilustre Municipalidad de San Antonio solicita consolidar el "Acceso y Conexión Variante Luis Reuss" con el propósito de separar tránsito local de flujos pesados asociados al puerto. Este pronunciamiento pone de relieve la necesidad de asegurar una articulación vial intracomunal y provincial que permita a los habitantes desplazarse desde y hacia San Antonio, así como entre los distintos sectores de la comuna y la provincia, sin que dichos desplazamientos cotidianos impliquen el pago de peajes u otros cobros por el uso de la infraestructura vial.

2. Fundamentación de la observación.

La ubicación de los pórticos y la configuración de los enlaces pueden incidir en las decisiones de recorrido de automovilistas, transporte público y otros usuarios que se desplazan entre sectores urbanos de una misma comuna. El análisis ambiental debe distinguir entre conectividad física —existencia de calles, enlaces o ramales— y conectividad funcional —posibilidad real de efectuar los viajes habituales en condiciones razonables de tiempo, distancia, seguridad, costo y continuidad—.

La presencia de tramos de calle de servicio no acredita por sí misma una alternativa funcional continua. Es necesario comprobar los movimientos autorizados en cada intersección y enlace, el sentido de circulación, los accesos a la vialidad urbana y la relación espacial de esos movimientos con los pórticos. También corresponde identificar si existen itinerarios por calles urbanas externas al proyecto que eviten el cobro, y evaluar su capacidad y efectos sobre barrios receptores de tránsito desviado.

La revisión de la figura 38 y los planos disponibles permite formular una incertidumbre fundada, pero no concluir que todos los viajes urbanos estarán necesariamente afectos a peaje ni que sea imposible evitarlo. Precisamente por ello, corresponde al titular aportar cartografía y trazados verificables para cada origen-destino y sentido de circulación, en lugar de presumir que las conexiones parciales resuelven la accesibilidad urbana.

La modelación de tránsito incluida en el EIA debe permitir verificar esta situación a escala local. Los resultados agregados de red y los desvíos propuestos durante la construcción no permiten, sin un desglose adicional, determinar las condiciones de desplazamiento durante la operación para residentes y servicios de transporte público. La evaluación debe considerar, además, el eventual desplazamiento de vehículos hacia calles locales para evitar el cobro y sus efectos sobre tiempos de viaje, seguridad vial y accesibilidad a equipamientos y servicios.

Conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y al artículo 7 del Reglamento del SEIA (D.S. N.º 40/2012), corresponde examinar si el proyecto genera alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, particularmente por obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o aumento significativo de tiempos de desplazamiento. La mera existencia de un pórtico no determina automáticamente la significancia; esta debe fundarse en la magnitud, extensión y características concretas de sus efectos sobre la población.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental.

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Presentar un plano georreferenciado, a escala legible, que superponga la figura 38, los pórticos, los ramales de Reuss y Barrancas, la Calle de Servicio Oriente, las conexiones urbanas y los sentidos permitidos de circulación, diferenciando los tramos afectos y no afectos a cobro.

2. Identificar y representar, por separado y en ambos sentidos, rutas efectivamente utilizables sin peaje entre los sectores altos y el plano de San Antonio, para automóviles y transporte público; indicar los puntos de origen y destino, giros permitidos, restricciones y continuidad de cada itinerario.

3. Informar para cada itinerario la distancia, tiempo de viaje, condiciones de seguridad, capacidad vial y variación respecto de la situación sin proyecto, considerando horas punta y escenarios de operación.

4. Precisar el funcionamiento de los cuatro pórticos y sus efectos sobre los movimientos de ingreso, salida, retorno y circulación local, aclarando si existen desplazamientos intraurbanos que necesariamente requieran atravesar un punto de cobro.

5. Evaluar la eventual redistribución de flujos hacia calles locales para evitar los pórticos, con identificación de vías receptoras, volúmenes esperados, transporte pesado, transporte público, conflictos peatonales y efectos acumulados sobre accesibilidad y seguridad.

6. Entregar los resultados y supuestos del Estudio de Impacto Vial (Anexo 4.1) desagregados por los pares origen-destino urbanos relevantes, tanto para construcción como para operación, y explicar su relación con las conclusiones de significancia del Capítulo 4.

7. Identificar las conexiones de la Calle de Servicio Oriente y de los enlaces Reuss y Barrancas que permiten recorridos sin cobro, precisando qué infraestructura es existente, proyectada o dependiente de terceros. La articulación interproyectos, la Variante Luis Reuss y los supuestos de modelación de obras externas se solicitan de manera específica en la Observación Ciudadana N.º 18.

8. Reevaluar, si los antecedentes lo justifican, la delimitación del área de influencia del Medio Humano, la predicción y significancia de impactos sobre conectividad y accesibilidad, y las medidas de mitigación, reparación o compensación que correspondan.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes.

1. EIA Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio. Capítulo 1, Descripción del Proyecto, especialmente figura 38, ubicación de pórticos y obras de vialidad local.

2. EIA. Anexo 1.2, Planos de Detalle del Proyecto, láminas correspondientes a Enlace Reuss, Calle de Servicio Oriente y Enlace Barrancas.

3. EIA. Anexo 4.1, Estudio de Impacto Vial: antecedentes de red vial, proyecciones y esquemas de desvíos durante construcción.

4. EIA. Capítulo 3, Línea de Base de Medio Humano, y Capítulo 2, Área de Influencia.

5. EIA. Capítulo 4, Predicción y Evaluación de Impactos Ambientales, impactos operacionales IO-CFA30-A, IO-CFA30-B e IO-CFA30-C.

6. EIA. Capítulo 5, Análisis de los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N.º 19.300, resultados de modelación de tránsito.

7. Ilustre Municipalidad de San Antonio, ORD N.º 1851, observaciones al proyecto sobre "Acceso y Conexión Variante Luis Reuss".

8. Ley N.º 19.300, artículo 11 letra c); D.S. N.º 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, artículo 7."

743. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Aumentarán los costos den las familias que deben transitar todos los días, por temas de ingreso a la ciudad, debido a que deben dejar A sus hijos al colegio o porque deben trabajar.

Además, aquellas pequeñas empresas, que transportan a trabajadores todos los días, tanto agrícola o avícola, se verán realmente afectadas, ya que deben trasladar varias veces durante el día.

No solo será un impacto económico, además, de vulnerabilidad, social ,bajando los niveles de sustentabilidad familiar en la comunidad de san antonio.

El transporte de servicios públicos deberá subir los costos y quienes deberán pagar esos gastos serán la miasma comunidad."

744. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Viajo diariamente por ruta 78 desde Leyda hasta San Antonio, por motivos de trabajo. No podría asumir los costos de peaje."

745. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Presento el rechazo al proyecto, debido a que no piensan en el bolsillo de los sanantoninos al colocar los pórticos, donde hay poco trabajo.

En la salud de las personas que deben viajar al hospital y los mejoramientos para el puerto dónde considerarán bencineras y que estarán en lugares habitables y pegados a colegio, jardines infantiles, centro de salud, viendo afectada la salud de muchos niños y personas adultas.

A la vez, la alta concurrencia de tráfico y que puede ocasionar accidentes por la imprudencia de los choferes y la contaminación acústica.

Por eso digo NO a los pórticos ni a mejoramientos que afecten la salud de las personas y tranquilidad."

746. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, presento mi total rechazo a la instalación de los nuevos pórticos de cobro (telepeaje/Free Flow) contemplados en el tramo urbano de la comuna de San Antonio, debido a los graves impactos ambientales y sociales no mitigados que detallo a continuación:

***1. Impacto económico familiar:** La instalación de estos pórticos dentro de la comuna afectará directamente el bolsillo de los residentes, quienes nos vemos obligados a transitar diariamente por estas vías para trabajar, estudiar o acceder a los distintos servicios de la ciudad. Yo soy de Melipilla y debo ir semanalmente a San Antonio por distintos motivos. Esto será un gran impacto económico tanto para mi como para todos los ciudadanos de San Antonio y alrededores que accedemos diariamente.*

***2. Colapso de vías alternativas y atochamientos:** Al implementar cobros en los accesos principales, un alto flujo de vehículos particulares y de transporte preferirá desviarse hacia las calles alternativas para evitar los pórticos. Esto provocará un colapso vial inmediato en avenidas que ya están saturadas, generando atochamientos críticos en sectores que no están diseñados para resistir esa carga vehicular.*

***3. Deterioro en la calidad de vida y contaminación acústica:** El desvío de camiones y automóviles hacia zonas residenciales impactará de forma negativa la calidad de vida de las familias que viven en estas calles. El aumento sostenido del ruido y las emisiones contaminación de los vehículos y camiones alterará la tranquilidad de los barrios, afectando el descanso y la salud mental de los vecinos. Si bien es necesario el desarrollo de obras que permitan mejorar los accesos viales al puerto, deben evaluarse todas las consecuencias que pueden producir un efecto más negativo que positivo para este nuevo proyecto."*

747. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo totalmente a los pórticos ante el impacto económico que ocasionaría en la economía local."

748. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Para quienes vivimos en la comuna y nos desplazamos diariamente en ella la instalación de pórticos nos impone un costo económico diario e injustificado.

Cabe señalar que nuestros ingresos ya son bajos y el costo de la vida cada vez más alto.

-Cada día nuestra ciudad se ve mas saturada de camiones quienes transitan a altas velocidades, con alto riesgo de accidentes y tacos eternos, el pago de tag no nos asegura en absoluto que eso se terminara, es decir tenemos que pagar y el problema persistirá.

Como ciudadano se San Antonio me opongo rotundamente a esta medida tan arbitraria de colocarnos pórticos de tag en nuestra ciudad."

749. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Materia: Mejoramiento integral de la infraestructura vial, conectividad urbana, seguridad peatonal, mitigación acústica y tarifas equitativas de telepeaje.***

Por medio de la presente observación ciudadana, manifiesto mi valoración favorable respecto del proyecto Ruta 71, Fase 1, Acceso a San Antonio, reconociendo la importancia de modernizar la infraestructura vial, mejorar la conectividad con la Región Metropolitana y fortalecer la seguridad y eficiencia del tránsito vehicular.

Sin embargo, considero fundamental que el proyecto responda también a las necesidades de los habitantes de San Antonio, procurando que sus beneficios no se limiten al tránsito interurbano, sino que contribuyan directamente a mejorar la conectividad local, la seguridad vial y la calidad de vida de las comunidades aledañas.

1. Reubicación de los pórticos de telepeaje

Se solicita evaluar la reubicación de los pórticos de telepeaje proyectados dentro del área urbana de San Antonio, proponiendo su emplazamiento en la vía troncal, en un punto más próximo a la conexión con la Región Metropolitana y fuera del entorno urbano de la comuna.

Esta medida permitiría evitar que los desplazamientos habituales de los residentes y trabajadores se vean afectados por cobros asociados a la circulación local, promoviendo un sistema más equitativo y acorde con las necesidades de movilidad de la población.

2. Tarifas de telepeaje accesibles y de bajo costo

En caso de mantenerse los pórticos de telepeaje contemplados en el proyecto, se solicita que sus tarifas sean de bajo costo, razonables y proporcionales al tipo de desplazamiento, considerando especialmente a los residentes de San Antonio que utilizan estas vías de manera frecuente para trabajar, estudiar, acceder a servicios y realizar sus actividades cotidianas.

Asimismo, se solicita evaluar mecanismos de tarifas preferenciales para usuarios frecuentes y residentes de la comuna, cuando sean técnica y legalmente viables.

La modernización de la infraestructura vial no debería transformarse en una carga económica desproporcionada para la comunidad local. Por ello, es necesario compatibilizar la recuperación de la inversión con el acceso equitativo a la infraestructura y la protección de la economía familiar.

3. Pavimentación de todas las calles de servicio existentes

Se solicita incorporar la pavimentación de todas las calles de servicio vinculadas al proyecto, garantizando condiciones adecuadas de circulación, seguridad, accesibilidad y conectividad para los residentes.

Estas vías son esenciales para acceder a viviendas, comercios y servicios, por lo que su mejoramiento debe formar parte de una solución vial integral.

4. Construcción de nuevas calles de servicio

Se solicita estudiar y ejecutar nuevas calles de servicio en los sectores donde sean necesarias, permitiendo mejorar la conexión entre barrios, facilitar los desplazamientos locales y reducir los conflictos entre el tránsito urbano y el tránsito interurbano.

5. Construcción de nuevas entradas y salidas a la autopista en la comuna de San Antonio

Se solicita estudiar y proyectar nuevos accesos y salidas a la autopista en distintos sectores de la comuna de San Antonio, de acuerdo con las necesidades de conectividad, la distribución de la población y la demanda vehicular.

La disponibilidad de accesos estratégicamente distribuidos permitiría mejorar la conexión entre los sectores urbanos, residenciales, industriales y logísticos, reducir recorridos innecesarios y facilitar los desplazamientos cotidianos de los habitantes.

Se considera importante evaluar estas conexiones de manera integral, evitando que la infraestructura concentre excesivamente los flujos vehiculares en unos pocos puntos y genere congestión o dificultades de acceso para determinados sectores de la comuna.

Las nuevas entradas y salidas deberán contar con estudios de ingeniería, seguridad vial y factibilidad técnica, procurando una distribución equilibrada de los accesos y una mejor integración de la autopista con la red vial urbana.

6. Mantención de las pasarelas peatonales proyectadas y construcción de pasarelas adicionales

Se solicita mantener la totalidad de las pasarelas peatonales contempladas en el proyecto, sin eliminar ni reducir las estructuras proyectadas, y evaluar la construcción de pasarelas adicionales en los sectores donde las necesidades de conectividad y seguridad lo requieran.

La cantidad de pasarelas consideradas debe entenderse como una base susceptible de ampliación, especialmente en sectores residenciales, paraderos, establecimientos educacionales y puntos de cruce habitual.

Asimismo, estas estructuras deben contar con accesibilidad universal, iluminación y condiciones adecuadas de seguridad para niños, adultos mayores, personas con discapacidad y la ciudadanía en general.

7. Pantallas acústicas en todo el trazado, sin excepciones

Se solicita incorporar pantallas acústicas a lo largo de todo el trazado del proyecto, sin excluir sectores residenciales, con el propósito de reducir la exposición al ruido generado por el tránsito vehicular.

La protección acústica debe considerar las viviendas y comunidades colindantes con la ruta, procurando una solución continua y efectiva, respaldada por estudios técnicos y criterios de protección de la calidad de vida de los habitantes.

Solicitud final

Solicito que estas observaciones sean incorporadas al análisis del proyecto Ruta 71, Fase 1, y que se evalúe técnica y económicamente la viabilidad de las medidas propuestas, entregando una respuesta fundada sobre su consideración y posible implementación.

El propósito de esta presentación no es oponerse al desarrollo de una infraestructura necesaria para San Antonio, sino contribuir a que la inversión responda tanto a las necesidades del transporte interurbano como a las de la ciudadanía que convive diariamente con esta ruta.

San Antonio necesita mejores carreteras, pero también accesos bien distribuidos, calles de servicio pavimentadas, más pasarelas peatonales, protección acústica integral y tarifas de telepeaje accesibles.

El desarrollo vial debe traducirse en beneficios concretos para la comunidad, promoviendo una conectividad moderna, segura, equitativa y compatible con el crecimiento urbano y económico de San Antonio.

Importante: La solicitud de tarifas preferenciales y nuevos accesos queda planteada como una petición para su evaluación técnica y económica, sin dar por hecho que esas medidas estén contempladas en el diseño actual o que sean automáticamente viables."

750. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como calidad de ciudadana solicito eliminar los pórticos de tag para la comuna de San ANTONIO, ya que es un cobro adicional que sale de mi presupuesto familiar del mismo modo me muevo entre las localidades de san Antonio y Malvilla por un tema familiar y de trabajo, colocar un pórtico aumentara el costo de mis traslados.

Siempre ha existido en esta zona el riego de accidentes por los camiones en la ruta, los tacos son eternos , afecta muchísimo la calidad de vida de quienes vivimos o nos movemos por ahí, y más aun pagar por el tránsito, es totalmente arbitrario e injusto.

Me opongo rotundamente a seguir pagando por carreteras que no nos brindan ninguna seguridad vial."

751. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita complementar el análisis de las obras y desvíos durante la construcción, identificando los sectores y grupos humanos expuestos y comparando los tiempos de desplazamiento y condiciones de acceso actuales y con proyecto, incluyendo actividades económicas locales, a fin de justificar la significancia de las modificaciones previstas conforme al artículo 7 del RSEIA"

752. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Respecto del Anexo 4.3, "Emisiones de ruido", se presentan impactos moderados nocturnos en los receptores R3, R4, R5 y R8, mientras la conclusión sostiene que no existiría impacto significativo. Se solicita al Titular justificar dicha conclusión y precisar las medidas, el seguimiento y los criterios de aceptabilidad sanitaria, considerando que la línea de base nocturna ya supera 50 dB(A) en varios puntos."

753. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita al Titular complementar la evaluación de ruido y vibraciones para todos los receptores humanos ubicados dentro de los radios calculados, sin limitarla a quienes permanecen en viviendas y aplicando la definición de receptor del artículo 6, numeral 19, del D.S. N.º 38/2011 del MMA. Deberán incorporarse, entre otros, la instalación de faena, sectores industriales aledaños, establecimientos educacionales, recintos deportivos y los demás receptores existentes; indicar la distancia de cada receptor a los frentes de trabajo y fuentes operacionales"

754. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Respecto de la nomenclatura de receptores del Anexo 4.3, se definen inicialmente ocho receptores desde el R1 al R8, pero en las figuras del numeral 4.1.7, "Predicción de niveles de ruido y vibraciones",

aparecen receptores R2.1, R2.2, R2.3, R3.1, R8.1, R8.2 y otros cuyos resultados no se presentan. Se solicita al Titular uniformar la identificación, ubicación y trazabilidad de todos los receptores e informar sus resultados para cada fase y escenario evaluado."

755. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Respecto del alcance de la evaluación acústica, se solicita al Titular abarcar su estudio hasta la laguna norte, laguna sur y chica de Llolleo, playa Llolleo, Parque DYR, estero El Sauce, fundo de Llolleo, Centro Ceremonial e Integral La Ruka, eventos culturales y festividades locales; del mismo modo, respaldar técnicamente la afirmación de ausencia de afectación directa a tradiciones, costumbres y prácticas religiosas, culturales o espirituales de los pueblos indígenas. Deberá distinguirse expresamente que el D.S. N.º 38/2011 del MMA protege la salud de la población y demás centros que requieran fundamentos y referencias apropiadas."

756. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Respecto de las barreras acústicas fijas propuestas para fauna en la laguna norte de Llolleo, se solicita al Titular detallar su ubicación, dimensiones, materialidad y desempeño acústico, y demostrar que su diseño evitará la colisión de aves. Asimismo, deberá describir en forma completa las barreras fijas contempladas en la propuesta técnica"

757. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita al Titular definir objetivos, receptores y puntos de control, parámetros, metodología, frecuencia, oportunidad de medición, valores de referencia, medidas ante desviaciones, registros y forma de reporte para construcción y operación."

758. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita al Titular incorporar todas las vías sanitarias directas identificadas en el EIA, incluyendo el manejo de residuos peligrosos, el manejo de sustancias peligrosas, la alteración de servicios básicos y la accesibilidad a salud y emergencias. Para cada vía deberán identificarse receptores, vías de exposición, escenarios normales y contingentes, medidas de control y riesgo residual."

759. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita incorporar un plan o compromiso que resguarde minimizar una eventual alteración del estero El Sauce por acciones de la fase de construcción en su cercanía, como puede ser afectación a su estructura, deslizamientos de residuos sólidos o líquidos, acumulación de material fino por arrastre, deslizamiento o por escorrentías, y todo tipo de alteración directa o indirecta que pueda surgir a partir de la ejecución de las acciones y obras asociadas a los frentes de trabajo cercanas al Estero. Esto, dada la proximidad de obras y el cauce, y la relevancia de este estero respecto al sistema hídrico del sistema de humedales Ojos de Mar, y por su función como refugio y hábitat de biodiversidad acuática."

760. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La minuta SIAC N° 763 de fecha 02 de julio de 2026 del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Concesiones, a través del Departamento de Obras Públicas Fiscal "Concesión Autopista Santiago-San Antonio Ruta 78, se ingresó la siguiente consulta: Copia de las modelaciones de flujos vehiculares, tasas de saturación vial y estudios de capacidad del nudo logístico de la Región Metropolitana desarrollados por SECTRA, que incorporen de manera conjunta y sinérgica el aumento de 3 a 5 veces en el movimiento de contenedores de San Antonio y la duplicación de capacidad autorizada en Valparaíso (hasta 2,3 millones de TEU).

A su turno, la respuesta fue la siguiente: Respecto de esta materia, se deja constancia que mediante Oficio N°19101/2026 de la Subsecretaría de Transportes, organismo desde el cual fue derivada la presente solicitud, se informó que el Programa de Desarrollo Logístico no dispone de antecedentes relativos a modelaciones de flujos vehiculares, tasas de saturación vial o estudios de capacidad asociados a la iniciativa descrita por el solicitante. Asimismo, dicho organismo informó que el Programa de Vialidad y Transporte Urbano no cuenta con la información requerida.

Por su parte, esta Inspección Fiscal, en el ámbito de competencias del presente contrato de concesión, no dispone de antecedentes adicionales o complementarios a los ya informados por la Subsecretaría de Transportes respecto de la materia consultada

Reflexión: Hacer énfasis que este proyecto Ruta 78 fase 1 se cruza con el eje vial Barros Luco y por consiguiente ambos cuentan con una alta incidencia. Al SEIA, por su intermedio le solicito, pida al titular construya modelaciones de flujos vehiculares, incorporando tasas de saturación del entramado vial correspondiente al nudo vial Barros Luco-Trinchera Ruta 78; de mismo modo incorpore un estudio respecto del aumento de tránsito camiones pensando en Puerto Exterior."

761. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La gran preocupación de este proyecto radica en que se ***incorporarán pórticos de peaje (TAG) dentro de la zona urbana****; esa es la gran preocupación; esta incorporación abre la posibilidad de ocupar otras variantes y otros desvíos culpando al cobro en los pórticos como gran culpable.*

Los conductores de vehículos particulares temen que el cobro segregue el tránsito y sature por completo las calles internas que queden libres de pago.

Al SEIA le solicito pida al titular la eliminación de estos pórticos"

762. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al revisar los antecedentes presentados por el titular, ***no se evidencia el diseño ni la implementación de obras de modificación o mitigación específicas destinadas a evitar o contener el volcamiento de vehículos de gran tonelaje al momento de ingresar a la trinchera.***

Si bien se proyectan modificaciones como un lecho de frenado en el sector previo, estas medidas no mitigan el impacto directo en caso de una pérdida de control físico o desestabilización del centro de gravedad del camión.

Al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular indique cuáles son las medidas específicas que garanticen que a partir de la puesta en marcha del proyecto, no habrá volcamientos de camiones al ingreso de la trinchera."

763. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“La calle Ensenada se encuentra en una zona de alta sensibilidad socioambiental (junto a Villa Mar de Chile o Claudio Arrau). Los planos ***no definen con claridad los perfiles transversales específicos*** *para este punto, dejan en la incertidumbre si la calle quedará como una caletera ciega, si se perderá la continuidad vial, incluso, no queda claro si se resolverá la conectividad peatonal o no. Al SEIA le solicito pida al titular amplíe esta información”*

764. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“La ampliación de pistas y el rediseño del Acceso Sur para la Fase 1 aumentará de manera drástica el flujo diario de camiones de alto tonelaje hacia el futuro Puerto Exterior situando las fuentes de ruido y vibraciones aún más cerca de las viviendas de la Población Colinas del Mar. Si bien el proyecto menciona la instalación de "pantallas acústicas fijas", el EIA no detalla de manera precisa los materiales, la altura suficiente ni la extensión exacta de estas barreras en los deslindes habitacionales contiguos. El ruido actual ya afecta la salud mental y el descanso de los vecinos, por lo que un aumento sin la protección adecuada vulnera su calidad de vida.

Al respecto, la concesionaria debe presentar un ***estudio detallado de modelación de ruido actualizado****, línea por línea para las casas del borde del trazado en Colinas del Mar. Asimismo, el titular debe especificar las características de diseño de las pantallas: su materialidad y el nivel de coeficiente de absorción y que se incluya un* ***plan de monitoreo participativo de ruido y vibraciones*** *en fase de operación, con fiscalizaciones periódicas comunitarias.”*

765. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“La Población Colinas del Mar colinda directamente con las zonas de obras masivas de la Fase 1. El EIA no aclara cómo se mitigará la emisión de material particulado (polvo en suspensión), de los ruidos generados por la maquinaria pesada en horarios de descanso, ni cómo se mantendrá la conectividad peatonal y el acceso seguro a la locomoción colectiva mientras se destruyen y reconstruyen los enlaces y pasarelas actuales del sector, para asegurar que esto no ocurra, el titular debe:

1. Humectar diaria y permanentemente los terrenos de obra para evitar nubes de polvo sobre las viviendas.

2. Prohibición estricta de trabajos ruidosos o movimientos de tierra pesados en horario nocturno (entre las 20:00 y las 08:00 horas).

3. Habilitación previa de paraderos temporales seguros, iluminados y pasarelas provisorias con accesibilidad universal antes de proceder a la demolición de la infraestructura existente.”

766. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Visto que la Población Colinas del Mar colinda de forma inmediata con las nuevas obras de la Fase 1, se solicita al titular que el Plan de Monitoreo de Ruido no se limite únicamente a proyecciones teóricas en fachadas exteriores; por tal motivo, se pide el titular incluya un programa permanente de auditorías acústicas al interior de las viviendas más expuestas durante el horario de mayor flujo de camiones pesados, con el fin de asegurar que los niveles internos no vulneren el descanso nocturno ni la salud de los residentes.”

767. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"La instalación de un sistema de cobro electrónico libre forma parte de las condiciones estipuladas en el **contrato de la segunda concesión de la Ruta 78**. Aunque en los primeros estudios ambientales de 2021 no se detallaron explícitamente en la descripción pública comunitaria, los documentos oficiales de la licitación y el reingreso formal del proyecto en 2026 los incluyeron de forma imperativa para dar viabilidad financiera a la concesión; de acuerdo a lo anteriormente expuesto, vengo a solicitar expresamente, el titular indique por qué en el proyecto ruta 78 del año 2021 no había presencia de pórticos en tanto en el proyecto del 2026 si; espero el SEIA incorpore esta observación en el ICSARA para que el titular aclare esta duda que es de interés masivo y ciudadano"*

768. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 20 del Capítulo 04 d el Estudio de Impacto Vial, Figura N°12. Modelación AUTOTURN – Bypass Av. Barros Luco, aparece un detalle graficado de color verde agua que podría explicarse como que el tránsito en la doble calzada dirección sur (hacia Llolleo) quedaría suspendida, en tanto, la doble calzada dirección norte (hacia Barrancas) quedaría con dobles sentido.

Al SEIA le solcito, por su intermedio, pida al titular explique con el mayor número de detalles lo que aparece en la lámina en la Figura 12"

769. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 21 del Capítulo 04 del Estudio de Impacto Vial, Figura N°13, el tránsito de camiones en calle Anibal Pinto tiene camiones que se segregan a los terminales STI y DPWorld; no obstante, otro grupo de camiones se deriva hacia las Plataformas Logísticas 1 y 2 a través del enlace entre Gabriela Mistral y 1° de Febrero. En las coordenadas -33.60551317 y -71.62105624 se produce un cruce que necesita mayor explicación.

Al SEIA le solicito, por su intermedio pida al titular explique, en términos vial: i) qué sucede en ese cruce ii) quién pasa por arriba y quien pasa por abajo"

770. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 23 del Capítulo 04 del Estudio de Impacto Vial, Figura N°15, en calle Anibal Pinto, aparece, con líneas verdes, un tránsito que va en doble dirección a los terminales STI y DPWorld; del mismo modo, desde los terminales STI y DPWorld aparece una línea de color azul con tránsito hacia la trinchera. Por calle Gabriela Mistral aparece tránsito con doble sentido que no indica su origen.

Al SEIA le solito, por su intermedio, pida al titular explique con el mayor volumen de detalles lo que sucede entre Gabriela Mistral y Anibal Pinto"

771. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 21 del Capítulo 04 del Estudio de Impacto Vial, Figura N°13 en el polígono comprendido entre Gabriela Mistral , 1° de Febrero, Avenida La Playa y Avenida Bernardo O´higgins el proyecto Puerto Exterior tiene considerada la instalación de faenas. El presente proyecto Ruta 78 Fase 1 Acceso Sur aparece un área correspondiente al polígono Gabriela Mistral, 1° de Febrero, Pedro Aguirre Cerda y José Matri donde aparece diseñado el fin del proyecto vial Ruta 78; entre ambos proyectos, se estaría produciendo una inconsistencia; es más, en ese mismo polígono, el proyecto Puerto Exterior tiene contemplado ampliación de una línea ferroviaria

Al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular explique, con la mayor cantidad de detalles que permitan verificar quién, realmente es el titular del polígono: Puerto Exterior o Ruta 78"

772. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 26 del Capítulo 04, del Estudio de Impacto Vial, Figura N°18 Modelación AUTOTURN – Acceso Sur a Puerto de San Antonio parece una línea de color verde que indica tránsito en doble dirección que entrelaza 1° de Febrero con Avenida La Playa sector entre laguna norte y sur; en atención a estos detalles, al SEIA le vengo a solicitar, por su intermedio poda al titular indique si el trazado resaltado con color verde corresponde al proyecto Puerto Exterior y al proyecto Ruta 78 Fase 1 Acceso Sur"

773. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 27 del Capítulo 04 del Estudio de Impacto Vial, Figura N° 19 correspondiente a la etapa 1 denominada Rotonda Pablo Neruda, aparece, en color amarillo una especie de eclipse y que la simbología se estipula como "área de trabajo"

Al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular explique, con la mayor cantidad de detalles: i) qué significa "área de trabajo" ii) que explique si lo amarillo va a nivel de superficie iii) que explique si la rotonda, explicada en color gris, va de modo elevado."

774. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 39 del Capítulo 04 del Estudio de Impacto Vial, letra d) Etapa 2 vías expresas y trincheras (dm111+200 – dm 112+400) que en palabras simples corresponde al tramo de bajada zona donde se producen los volcamientos, aparece un relato muy pobre respecto de la solución que de verdad es la que puso entre las cuerdas y cuestionamiento al concesionario y el titular durante la presentación del proyecto original año 2021 del que luego se desistieron; habla de avanzar a tres pistas, habla de implementar una segunda etapa de by-pass en calle Barros Luco, habla, incluso de restituir el eje original de la vía férrea, habla de señalización, pero: no hace referencia a los eventos de volcamiento; por esta razón, el estudio deja de tener seriedad, deja de tener confianza en quienes hacen esfuerzo por dar luz verde a este mal proyecto.

Visto los antecedentes anteriormente expresados, vengo a solicitar, expresamente, al SEIA lo siguiente: i) pida al titular haga todos los esfuerzos posibles para aclarar el fenómeno volcamientos ii) suba a categoría "impacto sustantivo" la falta de antecedentes en este tramo."

775. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 39 del Capítulo 04 del Estudio de Impacto Vial, figura N° 28 correspondiente a: 111+200 a 112+400, aparece una lámina con un innumerable volumen de datos y detalles que al final no explican mucho.

Visto este pésimo antecedente, al SEIA le solicito vea la posibilidad de pedirle al titular amplíe los detalles de esa lámina por cuanto los eventos de volcamiento no dan garantía que dejen de ocurrir; como segunda cosa que el titular se de la posibilidad de explicar de manera presencial los detalles de ese tramo a fin de comprender con mayor certeza la solución de este impacto"

776. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“En la página 42 del Capítulo 04 del Estudio de Impacto Vial, figura N° 30, se repiten los detalles de la página 20, figura 12 donde la explicación es incompleta; se solicita al SEIA el titular, a través del ICSARA responda derechamente lo que quiere hacer en ese tramo”

777. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El objeto de la herramienta SATURN es simular matemáticamente el movimiento y tráfico de vehículos livianos y camiones al interior del área de influencia del proyecto; a su turno, si los camiones aumentan, las vías del área de influencia se saturan, entonces, el modelo predice hacia dónde se desviarán los atochamientos. Si las terceras pistas de la Ruta 78 y los accesos al puerto no están bien calculados, el colapso no se queda solo en la carretera, sino que se "traspasa" directo a las avenidas Barros Luco, Curicó o la rotonda Pablo Neruda, dejando atrapados en los trayectos cotidianos al colegio, al consultorio o al trabajo.

Al SEIA le solicito, por su intermedio pida al titular confirme si el modelo consideró realmente el crecimiento explosivo de la ciudad o si solo optimizó el flujo para que los camiones entren rápido al puerto, olvidándose del vecino de a pie.”

778. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“En el anexo Cap 01 1.2 Plano Detalle, en la imagen 2 y 3 aparecen los puntos de pórticos que el titular ha decidido instalar

Visto al antecedente anteriormente expuesto, al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular i) documento del organismo estatal que autorizó la ubicación de dichos pórticos ii) ampliar detalles respecto de la ubicación de cada pórtico y explicar el motivo y la decisión que llevó al titular a ubicarlo en ese lugar”

779. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Cómo pobladora del pueblo de Malvilla, quiero expresar mi descontento con la colocación de tags en el camino a San Antonio, ya que esto encarece el valor todos los servicios. Y aparte nos obligan a comprar un aparato que no sirve porque aunque no lo uses te siguen cobrando. La carretera no está en buen estado, los camiones intervienen por todos lados, si nos viéramos obligados a usar las caleteras estaríamos eternamente estancados por los tacos que estos provocan.

También está el caso de las escuelas, me parece injusto pagar 4 veces solo por llevar y traer a nuestros hijos a sus escuelas. Es suficiente con todos los impuestos que pagamos. El dinero que ustedes necesitan deben sacarlo de otro lado no del bolsillo de quienes menos tenemos, ya que si bien San Antonio es el puerto primero de Chile yo no sé hacia donde se van los recursos que allí llegan. Ya que vemos una cuidad empobrecida y sin recursos. Es por eso que estoy en contra de los tags para San Antonio.”

780. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El Estero El Sauce, en el proyecto Ruta 78 Fase 1 califica bajo la condición de "canal o colector de drenaje", desconociendo que se encuentra en proceso formal de declaración como Humedal Urbano y que actúa como corredor biológico costero

"Estero El Sauce ingresado con una Solicitud Reconocimiento Humedal Urbano" (MMA 2024, ficha técnica), con valor ambiental, paisajístico y comunitario, sendero norte, parte del sistema Sauce-Llolleo-Maipo. Hidrología p.13-14: cauce 6-10 m, a 20 m del terraplén en enlace Av.Chile, receptor de drenaje Ruta 78. Cap.5 lo usa como colector."

El municipio pidió su protección, el MOP no puede usarlo como zanja. El Sauce es corredor de coipos, garzas y juego de niños del sector de San Pedro. Tratarlo como "receptor" deslegitima su condición de humedal.

Al SEIA le solicito, por su intermedio pida al titular su interpretación y respete la condición de que tiene dicho Estero"

781. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al revisar el Anexo 1.8-1 correspondiente a "Planilla Registro Niveles de Agua Subterránea" se encontró una planilla Excel "vacía"; solicito al SEIA pida al titular explique por qué esa planilla está vacía; se supone que durante meses hubo extracción de aguas subterráneas."

782. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el archivo correspondiente al "Plan de Reasentamiento" del proyecto Ruta 78 Fase 1 Acceso Sur a San Antonio, en las páginas: 3-21-22-24-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-59-61-63-64-66-69, el titular usó la siguiente frase: "Elaboración propia en base a información de catastro de PDR EIA Puerto Exterior San Antonio".

Con esta muy mala señal, al SEIA le hago notar que: Las medidas de mitigación y compensación del Plan de Gestión Social de la Ruta 78 (sub-planes de reasentamiento, restablecimiento productivo y empleo temporal) no pueden quedar sujetas ni condicionadas al cronograma o validez del proyecto Puerto Exterior. La concesión de la Ruta 78 debe hacerse plenamente responsable y de manera autónoma de la ejecución de sus propios compromisos ambientales, por consiguiente: al SEIA le solicito invalide el archivo correspondiente a Plan de Reasentamiento, del mismo modo, pida al titular un nuevo empadronamiento."

783. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Titular Ministerio de Obras Públicas - Dirección General de Concesiones declara explícitamente haber utilizado el catastro de población y las fichas socioeconómicas elaboradas para la Adenda Complementaria del EIA del proyecto Puerto Exterior de San Antonio (publicada el 5 de junio de 2025); argumenta que el uso de estos datos se realizó bajo consenso entre ambos titulares para evitar la duplicación de encuestas, prevenir la fatiga/afectación psicosocial de los vecinos y resguardar la cohesión comunitaria; la falta de datos sobre enseres o dinámicas recreativas impide calcular adecuadamente las brechas de calidad de vida al momento de definir las soluciones habitacionales de acogida; con estos datos como antecedente, al SEIA le solcito, invalide el Plan de Reasentamiento y pida al titular ejecute un nuevo empadronamiento"

784. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Confirmar que la totalidad de los sub-planes de reasentamiento, restablecimiento productivo, empleo temporal y fortalecimiento de redes destinados a la Población Juan Aspee serán financiados, ejecutados

y monitoreados de manera 100% autónoma por la Sociedad Concesionaria de la Ruta 78, independientemente de la resolución ambiental, cronograma o ejecución de las obras del puerto. Al SEIA le solicito, pida al titular, presentar un protocolo formal mediante el cual cada jefatura de hogar e hito comercial de la Población Juan Aspee convalide sus datos de caracterización y manifieste formalmente su adscripción informada a los sub-planes de gestión social diseñados por el Titular"

785. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El reasentamiento económico debe garantizar que las personas desplazadas mantengan o mejoren sus niveles de ingresos y capacidad de autosustento. Sin embargo, la propuesta del Titular presenta omisiones respecto al cálculo del lucro cesante, la pérdida de la cartera de clientes por cambio de localización y la restitución formal de permisos de funcionamiento; por tanto, se solicita al Titular que en la Adenda responda e incorpore lo siguiente:

i) Detallar el mecanismo objetivo mediante el cual se determinará y pagará la compensación por lucro cesante para todas las unidades productivas afectadas durante el periodo de transición (desde el cese de operaciones en el local expropiado hasta la puesta en marcha efectiva en el sitio de acogida)

ii) Aclarar cómo se calcularán los ingresos de aquellas microempresas informales o familiares que no disponen de contabilidad formal ni declaraciones de impuestos completas ante el SII

iii) Definir los criterios técnicos para la búsqueda y selección de los nuevos predios de acogida comercial, asegurando que los nuevos locales mantengan condiciones equivalentes de flujo peatonal/vehicular, visibilidad y accesibilidad para no perder la cartera de clientes de barrio.

iv) Para los talleres automotrices, vulcanizaciones y talleres mecánicos de Juan Aspee, indicar la disponibilidad de suelo urbano con zonificación compatible según el PRC de San Antonio

v) Formalizar un compromiso explícito del Titular para financiar y gestionar la obtención de nuevas patentes comerciales, resoluciones sanitarias (SEREMI de Salud) y permisos de edificación/recepción municipal para los comercios reubicados

vi) Presentar una nómina completa de los trabajadores dependientes (tanto formales como informales) de los comercios a expropiar y definir las medidas de mitigación o compensación específicas para evitar la pérdida intempestiva de sus fuentes de empleo durante el traslado."

786. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Señalar que la autoridad sanitaria competente (la SEREMI) no ha exigido al titular los planes de salud en el área de influencia del proyecto de la Región demostrando un grave error frente a otros proyectos donde si a exigido; este mal diagnóstico deja en la indefensión a los vecinos de Barrancas, Llolleo y San Antonio al no fijar la fiscalización correspondiente. Por otra parte, proyectar estructuras, viaductos y peajes sobre zonas residenciales y mixtas (ZR3/ZR4/ZM2) del Plan Regulador Comunal de San Antonio generando una incompatibilidad territorial directa que vulnera la planificación de la comuna; a través de esta observación, exigir que el titular presente los planes de salud correspondiente al área de influencia del proyecto"

787. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En la página 8 del Estudio de Impacto Ambiental Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, correspondiente al "Resumen Ejecutivo" Tabla N°2. Aparecen 8 impactos que correspondiente al

"Resumen de impactos relevantes y significativos del Proyecto" de ellos, sólo 1 ha sido clasificado como significativo, que implica reasentamiento y recae sobre Medio Humano

Curioso resulta apreciar que dentro de los impactos relevantes el correspondiente a ruidos haya sido calificado como "no significativo" siendo que el impacto en los complejos habitacionales como Villa Estoril, Colinas del Mar, Mar de Chile, San Pedro y Juan Aspee si son declarados de manera significativa.

También resulta curioso apreciar que la instalación de pórticos ni siquiera aparece en la tabla N°2

Por los motivos anteriormente expresados, vengo a solicitar al SEIA asigne calificativo impacto significativo los pórticos; misma situación para el impacto IC-MHU01"

788. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta] soy el presidente actual de villa Estoril y como comunidad deseamos realizar las observaciones del proyecto. Ruta 78

-en el proyecto ruta 78 tienen contemplado poner pantallas acústicas al borde de villa Estoril las cuales no disminuirán las contaminaciones acústica.

-queremos ser contemplados en puertas acústicas y ventanas acústica para disminuir la contaminación acústica y poder tener un buen descanso.

-resguardar los camiones con químicos que pueden afectar nuestra salud a la hora de un derrame."

789. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Con la baja calidad de vida que tenemos como habitantes de San Antonio, me parece injusto que se cobre la entrada y traslados de nuestra comuna que está industrializada, el desempleo en san Antonio está altísimo, no generen cobros abusivos para la comuna que ya está pasando por pobreza"

790. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA: RECHAZO A LA INSTALACIÓN DE PÓRTICOS DE COBRO EN EL PROYECTO "RUTA 78, FASE 1: ACCESO SUR A SAN ANTONIO"

Manifiesto formalmente mi rechazo a la instalación de nuevos pórticos de cobro en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a los potenciales efectos económicos, sociales y territoriales que esta medida podría generar en los habitantes de la comuna de San Antonio y sus sectores aledaños.

La implementación de nuevos cobros en una de las principales vías de acceso a la ciudad podría incrementar el costo de los desplazamientos cotidianos de trabajadores, familias, estudiantes, personas mayores y demás habitantes que necesitan trasladarse regularmente por razones laborales, educacionales, médicas, comerciales o familiares. Esta situación podría representar una carga económica acumulativa, especialmente para quienes deben realizar viajes frecuentes y no cuentan con alternativas de transporte razonables, accesibles y económicamente viables.

La conectividad vial de San Antonio no debe analizarse exclusivamente desde la capacidad de la infraestructura o la eficiencia del transporte de carga. También debe considerarse su función como vía de acceso cotidiano para la población residente. La introducción de nuevos cobros podría incentivar el uso de rutas alternativas, con eventuales consecuencias sobre la congestión, los tiempos de viaje, la

seguridad vial, la circulación por sectores residenciales y la calidad de vida de la comunidad. Estos efectos deben ser evaluados técnicamente y no pueden darse por descartados sin antecedentes suficientes.

Esta observación se fundamenta en los principios de dignidad, igualdad y bien común consagrados en el artículo 1 de la Constitución Política de la República, así como en la garantía de igualdad ante la ley y la prohibición de diferencias arbitrarias establecidas en su artículo 19 N.º 2. Estos principios exigen que las decisiones de infraestructura pública consideren sus consecuencias sobre las personas y eviten imponer cargas desproporcionadas sin una adecuada justificación y evaluación.

Asimismo, invoco el artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y el artículo 7 del D.S. N.º 40 de 2012, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en cuanto corresponde evaluar los eventuales efectos significativos sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos. En este contexto, solicito que se examinen los posibles cambios en la conectividad, la libre circulación, el acceso a servicios básicos y las condiciones de desplazamiento de la población, considerando tanto la fase de operación del proyecto como sus efectos acumulativos.

Por lo anterior, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental y a los organismos competentes:

1. Que se evalúe y justifique la necesidad de instalar nuevos pórticos de cobro en el acceso a San Antonio, considerando sus consecuencias económicas y sociales para los residentes de la comuna.

2. Que se realice una evaluación detallada del costo adicional que los cobros representarían para las personas que deben desplazarse diariamente, considerando la frecuencia de los viajes, los ingresos de los hogares y la existencia de alternativas de transporte.

3. Que se analicen los posibles efectos sobre el tránsito, la congestión, la seguridad vial y los barrios que podrían recibir un mayor flujo vehicular como consecuencia de la utilización de rutas alternativas.

4. Que se estudien alternativas técnicas y económicas que permitan mejorar la conectividad y la capacidad vial sin imponer nuevas cargas económicas injustificadas a los habitantes, incluyendo la revisión de la ubicación de los pórticos, del esquema de cobro y de eventuales mecanismos de mitigación para usuarios locales frecuentes.

5. Que estas observaciones sean debidamente consideradas y respondidas durante el procedimiento de evaluación ambiental, conforme a la normativa vigente.

En consecuencia, solicito que se revise y descarte la instalación de los pórticos de cobro propuestos, si la evaluación de sus impactos y alternativas demuestra que existen soluciones más equitativas y compatibles con las necesidades de la comunidad. Asimismo, solicito que no se otorgue una calificación ambiental favorable al proyecto mientras no se hayan evaluado adecuadamente sus impactos significativos y las medidas necesarias para prevenirlos, mitigarlos o compensarlos, según corresponda.

San Antonio necesita infraestructura que mejore su conectividad y contribuya al desarrollo de la comuna, pero ese desarrollo debe considerar también a quienes viven, trabajan y estudian en ella. La modernización vial no debería traducirse en una barrera económica para acceder a la propia ciudad ni en una disminución de las oportunidades de sus habitantes."

791. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Viajo constantemente al acceso industrial de San Antonio y luego bajo a mi trabajo en el puerto por lo que estos pórticos me generan un gasto innecesario e un impacto ambiental tremendo para vecinos del sector que diariamente transitan para llegar a los destinos y no es conveniente el atochamiento por el acceso del sector barrio chino de forma diaria"

792. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Somo un pueblo clase media baja en su mayoría, vivimos tratando de hacer crecer una ciudad menoscabada por falta de buena salud, trabajo y educación el poder pórticos pensando en un proyecto de mega puerto que esta detenida es un absurdo, desmenuzado y pensado en una oficina, no han pensado en la evaluación social del proyecto que va a destruir lo poco y nada que tenemos. Los recursos apartados por el puerto no llegan a el común del pueblo y la automatiza ion está dejando sin trabajo a los que ya estaban activos... ósea un daño impensado para las familias de San Antonio. es robarnos el derecho constitucional de libre tránsito"

793. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto perjudica totalmente a los habitantes de la provincia de San Antonio al instalar estos cobros de peajes que sin duda afectan la calidad de vida y desplazamiento dentro de la provincia en las comunas de Santo Domingo, San Antonio, Cartagena El Tabo el Quisco y algarrobo. No podemos pagar el desarrollo los ciudadanos es algo completamente fuera de lugar viendo la situación económica del país y su ciudadanía. Esto solo encarece la calidad de vida de los habitantes de la provincia de San Antonio."

794. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Según los antecedentes vistos, este proyecto afecta a mi familia debido a que considera la instalación de pórticos de Tag en la ruta para transitar hacia el lugar de mi trabajo actual, ubicado en el sector Aguas Buenas y Malvilla, actualmente el transito lo realizo en movilización particular por la ruta nuevo acceso ida y regreso. El proyecto no considera rutas alternativas sin costos de Tag, por lo que el incremento del costo de vida seria considerable. Solicito que los pórticos de Tag no sean parte del proyecto y que el MOP vea otra forma de financiar estas mejoras viales, considerando que el Puerto de San Antonio debiera ser parte en asumir este tipo de costos, ya que la mejora los involucra directamente a ellos para recibir y despachar sus cargas del sector portuario.

Aparte solicito que la ampliación de vías, considere y evalué correctamente la implementación de barreras de mitigación de ruidos, que durante ya 26 años nunca implementaron, siendo que había sido parte del proyecto inicial de la ruta nuevo acceso. Así mismo el hecho de acercar la vía a las casas colindantes de Villa Colinas del Mar, empeora las actuales condiciones de contaminación acústica. Dejo esta observación porque actualmente soy propietario de vivienda en esta población."

795. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Según los antecedentes vistos, este proyecto afecta a mi familia debido a que considera la instalación de pórticos de Tag en la ruta para transitar hacia al lugar de trabajo de mi esposo, ubicado en el sector Aguas Buenas y Malvilla, actualmente el transito lo realiza en movilización particular por la ruta nuevo acceso ida y regreso. El proyecto no considera rutas alternativas sin costos de Tag, por lo que el incremento del costo de vida seria considerable. Solicito que los pórticos de Tag no sean parte del

proyecto y que el MOP vea otra forma de financiar estas mejoras viales, considerando que el Puerto de San Antonio debiera ser parte en asumir este tipo de costos, ya que la mejora los involucra directamente a ellos para recibir y despachar sus cargas del sector portuario.

Aparte solicito que la ampliación de vías, considere y evalué correctamente la implementación de barreras de mitigación de ruidos, que durante ya 26 años nunca implementaron, siendo que había sido parte del proyecto inicial de la ruta nuevo acceso. Así mismo el hecho de acercar la vía a las casas colindantes de Villa Colinas del Mar, empeora las actuales condiciones de contaminación acústica. Dejo esta observación porque vivo en esta población, y el ruido de día y sobre todo noche de los camiones en carretera es insoportable."

796. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero expresar mi preocupación y rechazo ante la instalación de pórticos de cobro en San Antonio, ya que me desplazo diariamente desde Cartagena hacia esa comuna. Estos trayectos son parte de mi rutina y responden a necesidades cotidianas, por lo que un cobro por circular significaría un gasto adicional y constante en mi presupuesto familiar.

Aunque vivo en Cartagena, necesito trasladarme a San Antonio y me vería directamente afectada por esta medida. No considero justo que quienes dependemos de estas rutas debamos asumir un nuevo costo para realizar nuestros desplazamientos habituales. Buscar caminos alternativos también podría significar más tiempo de viaje y un mayor gasto en transporte.

Solicito que se considere el impacto sobre los vecinos de las comunas cercanas, que también utilizamos estas vías a diario. Es necesario escuchar a las personas afectadas y garantizar alternativas gratuitas, seguras y accesibles, sin perjudicar nuestra movilidad ni nuestra economía familiar."

797. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecina de la comuna de San Antonio, quiero expresar mi preocupación y rechazo ante la instalación de pórticos de cobro que afectarían mis trayectos diarios. Necesito desplazarme para cumplir con mis responsabilidades y realizar actividades cotidianas, por lo que estos cobros representarían un gasto adicional y permanente en mi presupuesto familiar.

Me parece injusto tener que pagar cada vez que transito por vías que necesito utilizar dentro de mi propia comuna. Tampoco considero una solución tener que tomar caminos más largos, gastando más tiempo y dinero para evitar los pórticos.

Solicito que se considere el impacto real que esta medida tendría en quienes vivimos aquí y utilizamos estas rutas a diario. Antes de avanzar, es necesario escuchar a los vecinos, informar claramente dónde se ubicarían los cobros y garantizar alternativas de tránsito gratuitas, seguras y accesibles.

El desarrollo de San Antonio debe mejorar nuestra calidad de vida, sin convertirse en una nueva carga económica para sus habitante"

798. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Solicitud eliminación de cobro peaje (pórticos electrónicos) para la movilidad local en los accesos a San Antonio***

*Si bien se comprende que la infraestructura vial concesionada requiere mecanismos financieros que garanticen su construcción, operación y mantenimiento, causa profunda preocupación el impacto que el cobro de tarifas generará sobre los desplazamientos cotidianos de la población de San Antonio y de las comunas vecinas de la provincia (**Santo Domingo, Cartagena, El Tabo, El Quisco y Algarrobo**).*

*Comunidades de zonas rurales y de extensión urbana como **Aguas Buenas, San Juan, Malvilla e incluso Cuncumén** —quienes habitualmente conectan a través del Enlace Leyda—, junto con habitantes de toda la provincia, dependen de esta red para actividades esenciales e impostergables: traslados laborales, educacionales, de salud, acceso a servicios básicos y dinámicas familiares. Condicionar la movilidad local al pago de peajes afecta directamente el costo de vida y la equidad territorial.*

Esta situación resulta especialmente crítica al considerar que el incremento sostenido de la demanda y carga vial está directamente vinculado al desarrollo portuario y logístico de carácter nacional. Son precisamente las vecinas y vecinos de San Antonio y de las comunas aledañas quienes ya asumen de manera permanente las externalidades negativas de dicha actividad (congestión, deterioro prematuro del pavimento, emisión de ruidos, vibraciones y contaminación).

Por ello, se considera imprescindible armonizar el modelo de financiamiento de la concesión con el derecho a la accesibilidad local, evitando que los costos socioambientales y económicos de la infraestructura logística nacional sean traspasados a las comunidades del territorio.

En consecuencia, se solicita formalmente:

***Eliminar los sistemas de cobro en el tramo comprendido entre el Enlace Luis Reuss y la Rotonda Curicó (denominados "Pórticos Reuss")**, garantizando la gratuidad y libre movilidad interna y cotidiana de la población local.*

***Restringir los cobros exclusivamente a los "Pórticos Barrancas"** (proyectados al ingreso y salida de la trinchera), de modo que el costo financiero recaiga sobre los flujos asociados a la actividad logística y portuaria, para la cual fue concebida la obra."*

799. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN N.º 20

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

Materia: Consideración de los flujos de vehículos pesados provenientes de la Ruta 66, mediante la Variante San Juan y el Enlace Reuss, en las proyecciones de tránsito y la evaluación de impactos viales y acústicos sobre Colinas del Mar.

1. Antecedentes del expediente.

El EIA "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" describe su intervención desde el entorno del Enlace Reuss, aproximadamente en el Dm 109.000, hacia el acceso portuario. En la descripción y planimetría examinadas se identifica el Enlace Barrancas, aproximadamente en el Dm 111.075, como conexión con la Ruta 66 existente. Esta localización es relevante porque Barrancas se encuentra más adelante, en dirección al puerto, que el tramo de Ruta 78 colindante con el sector residencial Colinas del Mar.

Los antecedentes del Estudio de Impacto Vial de Ruta 78 examinados hacen referencia a la Ruta 66 existente y al Enlace Barrancas, y consideran el Enlace Reuss en el contexto de la circulación y los desvíos durante la construcción, particularmente ante el cierre temporal de Barrancas (Etapa 1, vía

expresa, Dm 110+900 a Dm 111+200). Sin embargo, en los antecedentes revisados no se ha identificado una representación expresa de la futura Variante San Juan de Ruta 66 como flujo que se incorpora a Ruta 78 por Reuss, ni una asignación verificable de esos camiones al tramo frente a Colinas del Mar. Esta ausencia de identificación en la revisión realizada requiere aclaración documental del titular.

La línea de base de ruido del EIA Ruta 78 reconoce el sector Colinas del Mar y caracteriza receptores sensibles, entre ellos P1 y P2 (Capítulo 3.1.3, medio físico, ruido). Por ello, la correcta ubicación del punto de ingreso del transporte pesado y su distribución en los tramos de la autopista son antecedentes directamente pertinentes para evaluar la exposición acústica de dicho sector.

Por otra parte, el EIA "Concesión Ruta 66 – Camino de la Fruta", Capítulo III, "Descripción del Proyecto", establece que la Variante San Juan tiene por objetivo conectar Ruta 66 con Ruta 78, evitando el paso de tránsito pesado por el puente Lo Gallardo y las áreas urbanas de Llolleo y San Antonio. Su apartado 3.3.5 y las figuras 3-18 ("Variante San Juan", p. 44) y 3-22 ("Sector Enlace Reuss", p. 48) sitúan el término de esa variante en el Enlace Reuss. Se trata, por tanto, de una conexión proyectada distinta de la conexión existente de Ruta 66 por Barrancas.

2. Fundamentación de la observación.

La diferencia entre ambos enlaces altera sustancialmente la lectura de los impactos potenciales. Si el análisis de Ruta 78 asignó los camiones de Ruta 66 únicamente a través de Barrancas, dichos vehículos ingresarían a la autopista después del tramo colindante con Colinas del Mar. En cambio, los vehículos pesados que se incorporen por Reuss mediante la Variante San Juan podrían recorrer ese tramo antes de llegar a Barrancas y continuar hacia el puerto. En consecuencia, no basta con reconocer genéricamente flujos provenientes de Ruta 66: es necesario acreditar en qué enlace ingresan, qué recorrido siguen y qué volúmenes atraviesan el sector residencial.

Los antecedentes del EIA Ruta 66 respaldan la localización de la conexión proyectada en Reuss, pero no permiten por sí solos establecer qué proporción de los camiones utilizará efectivamente la variante, cuándo entrará en operación ni cuántos vehículos adicionales pasarán frente a Colinas del Mar. Esas cuestiones requieren los escenarios de demanda, las matrices origen–destino, la asignación de tránsito y la coordinación temporal de ambos proyectos.

La eventual subrepresentación de ese flujo en el tramo Reuss–Barrancas podría afectar tanto las estimaciones de tránsito como las proyecciones de ruido, particularmente por la participación de vehículos pesados y su circulación nocturna. Corresponde comprobar si los modelos acústicos aplicados a los receptores P1 y P2 reflejan la composición vehicular y los volúmenes esperables cuando funcione la Variante San Juan.

La observación no afirma como hecho acreditado que el titular haya excluido tales flujos de todos sus modelos: señala que, a partir de los antecedentes examinados, no se ha podido verificar su incorporación expresa por Reuss. La respuesta debe despejar esta diferencia entre la conexión existente por Barrancas y la conexión futura proyectada por Reuss, con evidencia técnica trazable.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental.

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

a) Identificar de manera expresa qué enlace se utilizó en el Estudio de Impacto Vial de Ruta 78 para incorporar los flujos de Ruta 66 —Barrancas, Reuss o ambos—, diferenciando la conexión existente de

la Variante San Juan proyectada, y señalar las páginas, planos, matrices origen–destino, modelos y escenarios que lo acrediten.

b) Explicar si los flujos futuros de la Variante San Juan, cuyo término se proyecta en el Enlace Reuss, fueron considerados en la demanda y asignación de tránsito de Ruta 78. Precisar los años de puesta en servicio supuestos para cada proyecto y justificar la compatibilidad temporal de los escenarios.

c) Entregar planos de asignación de tránsito y tablas de flujo por tramo y sentido, distinguiendo especialmente Reuss–Barrancas y el tramo colindante con Colinas del Mar, con vehículos livianos y pesados, períodos diurno/nocturno, horas punta y horizontes de evaluación; diferenciar, cuando proceda, tránsito existente, reasignado e inducido.

d) Comparar explícitamente dos situaciones: circulación de los vehículos provenientes de Ruta 66 por la conexión existente en Barrancas y circulación mediante la Variante San Juan con ingreso por Reuss. Cuantificar las diferencias de vehículos pesados que atravesarían el sector Colinas del Mar, con sus supuestos y fuentes.

e) Acreditar que la modelación acústica para los receptores P1 y P2 de Colinas del Mar incorporó la asignación de camiones por Reuss, cuando corresponda, indicando volúmenes, porcentaje de pesados, velocidades, horarios, condiciones de operación y niveles de ruido estimados por escenario.

f) Si la conexión proyectada por Reuss no fue incorporada, o fue representada de forma insuficiente, actualizar las proyecciones de tránsito y la evaluación acústica para el sector Colinas del Mar, revisar la significancia de los impactos y justificar la suficiencia de las medidas de mitigación, seguimiento y control.

g) Acompañar los antecedentes cartográficos y de modelación necesarios para verificar el recorrido desde la Variante San Juan, por Reuss y el tramo frente a Colinas del Mar, hasta el acceso portuario, identificando claramente la versión de los proyectos y los documentos de respaldo.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes.

• EIA "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", descripción del proyecto y planos de detalle: ubicación del Enlace Reuss, Enlace Barrancas y tramo próximo a Colinas del Mar.

• EIA "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", Anexo del Capítulo 4, "Estudio de Impacto Vial": consideración de Ruta 66, Barrancas, Reuss y desvíos durante construcción; antecedentes de demanda y asignación que deben ser precisados.

• EIA "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", Capítulo 3.1.3, "Ruido": caracterización de Colinas del Mar y receptores P1 y P2.

• EIA "Concesión Ruta 66 – Camino de la Fruta", Capítulo III, "Descripción del Proyecto" (septiembre de 2011), apartado 3.3.5, figuras 3-18 (p. 44) y 3-22 (p. 48): Variante San Juan y conexión proyectada con el Enlace Reuss."

800. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“Por medio de la presente, en el marco del proceso de Participación Ciudadana del proyecto "**Fase 1: Acceso Sur a San Antonio**", presento mi observación formal de rechazo debido a los graves impactos que la iniciativa generará en la conectividad vecinal, la economía familiar y el medio ambiente sonoro:*

***1. Fragmentación Familiar y Económica por Cobro de Peaje (Medio Humano):** La instalación de los nuevos pórticos de telepeaje (TAG) afecta directamente el derecho a la libre circulación e interacción familiar dentro de la misma comuna. Mi hija reside en el sector rural de **Leyda** y, debido al diseño del proyecto, se verá obligada a pagar peaje cada vez que viaje a San Antonio urbano para visitarme. De igual forma, yo sufriré este cobro injustificado solo por trasladarme a ver a mi nieto. Este peaje actúa como un impuesto al vínculo familiar y a los traslados cotidianos locales, encareciendo de forma desproporcionada e inviable nuestro costo de vida sin que existan vías alternativas locales expeditas y gratuitas.*

***2. Impacto Crítico por Ruido de Carga Pesada (Salud y Calidad de Vida):** El proyectado aumento en el flujo de camiones de alto tonelaje hacia el puerto incrementará de forma insostenible los niveles de ruido y vibraciones en las zonas residenciales urbanas y rurales de la comuna. Las medidas propuestas son insuficientes para mitigar la contaminación acústica continua que generará el transporte logístico, vulnerando el derecho al descanso y la salud de nuestras familias, especialmente de los niños y adultos mayores.*

*Por lo tanto, solicito formalmente que la autoridad ambiental obligue al titular a reformular los puntos de cobro para **eximir del pago de peaje a los residentes locales de Leyda y San Antonio**, y que se exijan barreras acústicas de estándar superior para mitigar el ruido de los camiones.”*

801. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“OBSERVACIÓN N.º 21

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio».

Materia: Disponibilidad y trazabilidad de la información geoespacial digital del eje troncal y de las obras proyectadas para verificar su emplazamiento y relación con los componentes ambientales del territorio.

1. ANTECEDENTES DEL EXPEDIENTE

El Capítulo 1, «Descripción del Proyecto», presenta la localización y características de las obras de Ruta 78, mientras que el Anexo 1.2 contiene planos de detalle a escala 1:2.500. Asimismo, el expediente presenta cartografía relativa a las áreas de influencia de distintos componentes ambientales, entre ellos humedales, aguas superficiales y subterráneas, ruido y medio humano.

En la revisión realizada de los antecedentes cartográficos disponibles, se identificaron planos en formato PDF, pero no se encontró un archivo vectorial georreferenciado del eje troncal de la Ruta 78 en formatos como KMZ, KML o SHP que permitiera utilizar directamente su geometría para contrastarla con otros antecedentes espaciales.

Esta constatación se refiere a los archivos revisados y no permite descartar que la geometría digital se encuentre incorporada en otra sección del expediente o bajo una denominación diferente. Por ello, resulta necesario identificar expresamente su disponibilidad, ubicación documental y correspondencia con el trazado sometido a evaluación.

2. FUNDAMENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN

Los planos en formato PDF permiten visualizar el emplazamiento general de las obras, pero no necesariamente posibilitan verificar de manera independiente, precisa y reproducible las relaciones espaciales consideradas en la evaluación ambiental. Para ello es relevante contar con la geometría digital georreferenciada del eje troncal y de las principales obras proyectadas, junto con información sobre el sistema de referencia, el datum y la versión del diseño.

La disponibilidad de estos antecedentes permitiría contrastar el trazado y las obras con los límites de humedales, cauces y riberas, viviendas, receptores acústicos y otros elementos sensibles del territorio. Ello adquiere particular importancia en sectores donde se proyectan muros TEM y obras próximas a cuerpos de agua, pues la determinación de distancias debe sustentarse en geometrías identificables y criterios de medición verificables. Debe distinguirse, además, entre los límites cartográficos de un humedal y los deslindes del álveo o ribera de un cauce, que no necesariamente coinciden.

La falta de acceso a geometrías vectoriales, o la ausencia de una identificación clara de su ubicación en el expediente, dificulta reproducir los análisis espaciales, comprobar la consistencia entre planos y estudios y ejercer una participación ciudadana informada. Esta observación no presupone que exista una obligación de entregar específicamente un archivo KMZ, sino que solicita antecedentes suficientes para verificar la localización y las relaciones espaciales utilizadas en el EIA.

3. SOLICITUDES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

a) Identificar los archivos geoespaciales del eje troncal incorporados al expediente, indicando su ubicación documental, formato, sistema de coordenadas, datum y versión del trazado. Si no se encuentran disponibles en los antecedentes accesibles del expediente, proporcionar la geometría digital georreferenciada correspondiente.

b) Poner a disposición, en uno o más formatos digitales interoperables, tales como KMZ, KML, SHP o GeoPackage, las geometrías del eje troncal, calzadas proyectadas, enlaces, calles de servicio, muros TEM y demás obras cuya ubicación resulte relevante para evaluar sus efectos ambientales.

c) Aportar los antecedentes que permitan verificar la correspondencia entre esas geometrías, los planos de detalle a escala 1:2.500 y las cartografías empleadas para delimitar las áreas de influencia del proyecto, identificando las versiones utilizadas.

d) Presentar cartografía y antecedentes georreferenciados que permitan contrastar las obras proyectadas con humedales, cauces, riberas y receptores sensibles, incluyendo las distancias mínimas pertinentes, sus criterios de medición y la información necesaria para reproducir los cálculos, sin confundir el límite de un humedal con el deslinde del álveo o ribera.

e) Precisar qué información espacial fue utilizada para determinar los impactos ambientales y acreditar que las geometrías proporcionadas corresponden a la versión del proyecto efectivamente considerada en los estudios técnicos del EIA.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. REFERENCIAS Y ANTECEDENTES

- EIA «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», Capítulo 1: Descripción del Proyecto.

- Anexo 1.2: Plano de Detalle, escala 1:2.500.

- Cartografía de áreas de influencia de los componentes ambientales incluida en el expediente.

- Antecedentes cartográficos de humedales y cuerpos de agua considerados en el EIA."

802. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 22

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Cuestionamiento a la justificación técnica y ambiental de la cantidad y ubicación de los pórticos de telepeaje Reuss y Barrancas, sus efectos sobre los accesos urbanos de San Antonio y la necesidad de evaluar alternativas que resguarden la conectividad intracomunal.

1. Antecedentes del expediente

El proyecto «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio» tiene por finalidad ampliar y mejorar la infraestructura vial comprendida entre el enlace Reuss (Dm 109.000) y los accesos al Puerto de San Antonio, incrementando su capacidad y mejorando la conectividad del transporte de carga y pasajeros, incluida su funcionalidad portuaria.

Entre sus objetivos declarados se encuentran mejorar la accesibilidad a la ciudad de San Antonio, optimizar los tiempos de desplazamiento, satisfacer las necesidades de los usuarios y proporcionar infraestructura que favorezca el acceso al puerto.

Sin embargo, el capítulo 1 del EIA, numeral 1.4.1.11, contempla la instalación de dos conjuntos de pórticos de telepeaje, denominados Reuss y Barrancas, con estructuras en ambos sentidos de circulación, cuyas ubicaciones aproximadas son las siguientes:

- Pórtico Reuss, dirección Santiago–San Antonio: Dm 109.850.

- Pórtico Reuss, dirección San Antonio–Santiago: Dm 110.740.

- Pórtico Barrancas, dirección Santiago–San Antonio: Dm 111.305.

- Pórtico Barrancas, dirección San Antonio–Santiago: Dm 111.420.

En consecuencia, el proyecto considera dos posiciones de cobro por sentido, separadas aproximadamente por 1.455 metros en dirección Santiago–San Antonio y por 680 metros en dirección San Antonio–Santiago.

La proximidad de estas estructuras requiere una justificación técnica específica, particularmente porque se emplazan en un sector donde la Ruta 78 no cumple exclusivamente una función interurbana o portuaria, sino también una función de conectividad entre localidades rurales, sectores residenciales, barrios y servicios urbanos de San Antonio.

La revisión de las láminas N.º 2, 3 y 4 del Plano de Detalle 1:2.500 permite identificar que el pórtico Reuss, en dirección Santiago–San Antonio, se encuentra antes de las conexiones hacia Rotonda Curicó y el enlace Barrancas.

Por su parte, el pórtico Barrancas se encuentra antes de la continuación de la vía expresa hacia el sector urbano de avenida Barros Luco.

El Anexo 4.1, Estudio de Impacto Vial, identifica además el denominado «Ramal de Salida Expresa Norte – Barros Luco (Eje 38)», destinado a conectar la vía expresa con la vialidad urbana de San Antonio.

Por consiguiente, los vehículos que ingresan desde Santiago o desde sectores interiores de la comuna, circulando por la vía expresa hasta utilizar dicho ramal de salida hacia avenida Barros Luco, atraviesan previamente las posiciones correspondientes a los pórticos Reuss y Barrancas.

Esta configuración resulta especialmente relevante porque tales vehículos pueden tener como destino exclusivamente la ciudad de San Antonio, sin dirigirse al recinto portuario ni efectuar desplazamientos asociados al transporte de carga.

Adicionalmente, la Ordenanza Municipal N.º 1 de San Antonio, publicada en el Diario Oficial el 22 de noviembre de 2021, regula la circulación de vehículos de carga mayor o pesada dentro de la zona urbana de la comuna.

Su artículo 4 establece los corredores autorizados para este tipo de transporte, incluyendo Ruta 78, el Nuevo Acceso al Puerto y determinados tramos expresamente definidos de la vialidad urbana. Respecto de avenida Barros Luco, autoriza la circulación de transporte pesado únicamente entre Alan Macowan y avenida Pedro Montt, sin perjuicio de las excepciones contempladas por la normativa.

El ramal de salida proyectado desde la vía expresa hacia avenida Barros Luco se conecta con un sector de la vialidad urbana que no corresponde al tramo autorizado para la circulación ordinaria de vehículos de carga pesada. Por ello, esta salida cumple una función de conectividad urbana diferenciada de los corredores de acceso del transporte pesado al Puerto de San Antonio.

Por otra parte, la Municipalidad de San Antonio manifestó públicamente, el 29 de septiembre de 2026, su oposición a la instalación de los cuatro pórticos, expresando preocupación por sus posibles efectos sobre la movilidad de los habitantes de la comuna y por el eventual aumento del tránsito en vías alternativas, como avenida Barros Luco, avenida Chile, Los Aromos y Providencia.

Estos antecedentes hacen necesario examinar no solamente las características constructivas de los pórticos, sino también la justificación de su cantidad, sus ubicaciones específicas y sus consecuencias sobre los desplazamientos urbanos e intracomunales durante la fase de operación.

2. Fundamentación de la observación

La ubicación de los pórticos Reuss y Barrancas resulta especialmente cuestionable por su relación con las salidas y enlaces urbanos de San Antonio.

La revisión de los planos de detalle del EIA evidencia que la ubicación de estos pórticos no solamente se relaciona con el tránsito interurbano y portuario, sino que también intercepta desplazamientos habituales hacia los accesos urbanos de la comuna.

En particular, el pórtico Reuss en dirección Santiago–San Antonio se emplaza antes de la salida hacia Rotonda Curicó y del enlace Barrancas. Esta configuración implica que los vehículos que utilizan la calzada principal para ingresar a estos sectores urbanos atraviesen previamente una posición de cobro, aunque su destino no sea el Puerto de San Antonio.

Una situación todavía más cuestionable se presenta respecto del acceso hacia avenida Barros Luco.

Los vehículos que circulan por la vía expresa en dirección Santiago–San Antonio y utilizan el ramal de salida hacia dicha avenida atraviesan previamente las dos posiciones de cobro correspondientes a Reuss y Barrancas, a pesar de que su destino puede ser exclusivamente la ciudad.

Debe considerarse que avenida Barros Luco cumple una función de conectividad urbana y que el tramo al cual se incorpora este ramal no corresponde a la sección autorizada por la Ordenanza Municipal N.º 1 de 2021 para la circulación ordinaria de vehículos de carga pesada.

Por tanto, este acceso no constituye una vía ordinaria de ingreso del transporte pesado al recinto portuario, cuyos desplazamientos deben utilizar los corredores habilitados para dicha actividad.

En consecuencia, los desplazamientos que utilizan la salida hacia Barros Luco responden fundamentalmente a necesidades de acceso a la ciudad, sus barrios, servicios y equipamientos, y no necesariamente al transporte de carga portuaria que constituye uno de los objetivos centrales del proyecto.

Esta situación exige que el titular justifique por qué los vehículos que ingresan a la ciudad por dicho ramal deben atravesar dos puntos de cobro, pese a no utilizar los accesos portuarios, y aclare si ambos pórticos generarán cargos independientes.

La existencia de dos estructuras de telepeaje en el recorrido no permite establecer, por sí sola, que se aplicarán dos tarifas. Sin embargo, la ausencia de una explicación clara de los movimientos afectos a pago y de las reglas tarifarias impide conocer las consecuencias económicas reales del diseño proyectado.

Por otra parte, la instalación de dos puntos de cobro por sentido en distancias tan reducidas requiere una explicación acerca de la función de cada estructura, su relación con los enlaces y movimientos vehiculares y las razones que determinaron sus ubicaciones.

La incorporación de estos puntos de cobro en las Bases de Licitación de la concesión no constituye, por sí misma, una justificación suficiente de su localización desde el punto de vista ambiental.

Resulta necesario establecer si fueron examinadas configuraciones alternativas que permitieran diferenciar los desplazamientos de carácter portuario e interurbano de aquellos que responden a las necesidades de conectividad intracomunal.

El proyecto declara entre sus objetivos mejorar la accesibilidad a la ciudad de San Antonio y satisfacer las necesidades de los distintos usuarios de la infraestructura. No obstante, la instalación de pórticos antes de accesos urbanos podría producir el efecto contrario para los habitantes que utilizan habitualmente la ruta.

La mejora de la capacidad y fluidez del transporte portuario no debiera traducirse en la imposición de nuevas condiciones económicas de acceso a la ciudad para quienes realizan desplazamientos intracomunales.

Esta contradicción adquiere especial relevancia al considerar que una misma infraestructura sirve a usuarios con necesidades y finalidades diferentes: transporte de carga portuaria, viajes interurbanos, transporte público y desplazamientos cotidianos de los habitantes de San Antonio.

Por ello, se requiere una evaluación diferenciada que permita establecer cómo afecta el sistema de cobro a cada categoría de usuario y, especialmente, a quienes utilizan la Ruta 78 como parte de sus desplazamientos dentro de la comuna.

Asimismo, debe considerarse que la instalación de nuevos cobros puede modificar las decisiones de circulación de los automovilistas, incentivando la utilización de vías urbanas alternativas para evitar atravesar los pórticos.

Esta redistribución del tránsito podría incrementar los flujos vehiculares por calles residenciales y sectores urbanos que no necesariamente cuentan con las condiciones de capacidad y seguridad requeridas para recibir una mayor demanda.

Entre las consecuencias que deben evaluarse se encuentran el aumento de la congestión, los tiempos de viaje, las emisiones atmosféricas, los niveles de ruido y los riesgos para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

En consecuencia, no resulta suficiente evaluar exclusivamente la capacidad de la vía expresa y las mejoras de circulación asociadas a las obras proyectadas. Es necesario examinar también los efectos indirectos del sistema de cobro sobre la red vial urbana y las condiciones de vida de la población.

Estos antecedentes son pertinentes para la evaluación de las alteraciones sobre los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, especialmente respecto de la circulación, conectividad, tiempos de desplazamiento y acceso a bienes, equipamientos, servicios e infraestructura básica, conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y al artículo 7 del Reglamento del SEIA.

Por lo anterior, se solicita reconocer y evaluar los impactos que la ubicación y funcionamiento de los nuevos pórticos pueden generar sobre la conectividad urbana e intracomunal, incluyendo tanto las nuevas condiciones económicas de circulación como sus efectos indirectos sobre la red vial urbana.

La finalidad de esta observación no es únicamente obtener una explicación sobre la existencia de los pórticos, sino exigir que se justifique ambientalmente el diseño escogido y se examinen alternativas capaces de evitar o reducir sus efectos negativos sobre los habitantes de San Antonio.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Justificar técnicamente la cantidad y ubicación de los pórticos Reuss y Barrancas.

Presentar los estudios, antecedentes de ingeniería y criterios técnicos que fundamentaron la instalación de dos posiciones de cobro por sentido, separadas por distancias aproximadas de 1.455 y 680 metros, indicando la función específica de cada estructura, los movimientos vehiculares que se pretende tarifar y las razones para escoger sus emplazamientos.

Asimismo, identificar las alternativas de ubicación o configuración examinadas y justificar por qué fueron descartadas aquellas que permitieran preservar los desplazamientos urbanos e intracomunales sin nuevos cobros.

2. Acreditar la relación espacial y funcional de los pórticos con los accesos urbanos de San Antonio.

Presentar planos georreferenciados que permitan identificar conjuntamente los cuatro pórticos, el enlace Reuss, la salida hacia Rotonda Curicó, el enlace Barrancas, el ramal de salida Expresa Norte–Barros Luco (Eje 38), los retornos, las calles de servicio y las demás conexiones con la red urbana.

Determinar específicamente qué desplazamientos hacia los sectores urbanos deben atravesar uno o ambos pórticos, identificando las alternativas de circulación existentes y sus condiciones reales de utilización.

3. Caracterizar los movimientos vehiculares afectos a cobro y precisar el régimen tarifario aplicable.

Entregar una matriz de origen–destino que distinga los flujos de transporte de carga portuaria, transporte interurbano, transporte público, vehículos particulares y desplazamientos urbanos e intracomunales.

Para cada movimiento, identificar los pórticos atravesados, los cobros efectivamente aplicables y las tarifas proyectadas.

En particular, precisar si un vehículo que ingresa por Ruta 78 desde Santiago o desde el interior de la comuna y utiliza el ramal de salida hacia avenida Barros Luco estará sujeto al pago de dos tarifas independientes correspondientes a los pórticos Reuss y Barrancas.

4. Evaluar alternativas de ubicación y funcionamiento del sistema de telepeaje que resguarden la conectividad intracomunal.

Presentar un análisis comparativo de soluciones que permitan evitar o reducir los cobros asociados a desplazamientos cuyo origen o destino se encuentre dentro de la comuna de San Antonio.

Entre las alternativas a examinar deberán considerarse la reubicación de los pórticos respecto de los accesos urbanos; sistemas de cobro que diferencien los movimientos portuarios e interurbanos de los intracomunales; exenciones o tratamientos tarifarios específicos para viajes locales; y vías alternativas gratuitas que sean efectivamente equivalentes en seguridad, accesibilidad, distancia y tiempos de desplazamiento.

La evaluación deberá identificar las restricciones técnicas y contractuales pertinentes, sin considerar la sola existencia del contrato de concesión como fundamento suficiente para descartar el análisis ambiental de otras alternativas.

5. Evaluar los impactos indirectos asociados a la redistribución del tránsito hacia vías urbanas.

Presentar una modelación de la operación vial que incorpore expresamente la influencia de los nuevos cobros en las decisiones de recorrido de los usuarios.

Comparar los flujos proyectados con y sin el efecto de los pórticos, identificando las vías alternativas utilizadas para evitar el pago y cuantificando los cambios esperados en la circulación por avenida Barros Luco, avenida Chile, Los Aromos, Providencia y otros sectores urbanos potencialmente afectados.

Esta evaluación deberá considerar sus consecuencias sobre congestión, tiempos de desplazamiento, ruido, emisiones atmosféricas, seguridad vial, transporte público y accesibilidad de los habitantes a los servicios urbanos.

Asimismo, deberá determinar si estas modificaciones generan impactos ambientales significativos sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos y sobre otros componentes ambientales pertinentes.

6. Verificar la compatibilidad del diseño de los accesos urbanos con las restricciones al transporte de carga pesada.

Identificar cartográficamente el punto de conexión del ramal de salida Expresa Norte–Barros Luco (Eje 38) con la red urbana, contrastándolo con los tramos habilitados y restringidos para vehículos de carga pesada por la Ordenanza Municipal N.º 1 de San Antonio de 2021.

Distinguir los recorridos efectivamente disponibles para el transporte de carga portuaria de aquellos utilizados para acceder a barrios, servicios y equipamientos urbanos.

A partir de esta diferenciación, justificar por qué se emplazan dos posiciones de cobro antes de una salida que cumple una función de acceso urbano y no constituye una vía ordinaria de ingreso de vehículos de carga pesada al puerto.

7. Establecer medidas para evitar o reducir los impactos sobre la conectividad de los habitantes de San Antonio.

A partir de la evaluación solicitada, identificar y caracterizar los impactos derivados de la cantidad, ubicación y funcionamiento de los pórticos sobre los desplazamientos urbanos e intracomunales, incorporándolos a la predicción y evaluación ambiental del proyecto.

Se solicita establecer las medidas de mitigación, reparación o compensación que correspondan respecto de los impactos significativos identificados, incluyendo alternativas destinadas a resguardar el acceso a la ciudad y evitar que los usuarios locales deban asumir nuevos cobros para realizar desplazamientos cotidianos.

Las medidas propuestas deberán contener responsables, plazos, condiciones de aplicación e indicadores verificables de cumplimiento.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes técnicos, planos, estudios de tránsito, criterios de diseño y disposiciones contractuales concretas que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento de evaluación ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- EIA «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», capítulo 1, «Descripción del Proyecto», numeral 1.4.1.11, pp. 54–56, Figura N.º 38: ubicación de los pórticos de telepeaje Reuss y Barrancas.

- EIA, Anexo del capítulo 1, Plano de Detalle 1:2.500, versión 2, especialmente láminas N.º 2, 3 y 4: trazado de la vía expresa, ubicación de pórticos, enlaces y conexiones urbanas.

- EIA, Anexo 4.1, «Estudio de Impacto Vial»: descripción de los accesos urbanos, modelación vial y ramal de salida Expresa Norte–Barros Luco (Eje 38).

- EIA, capítulo 2, «Determinación y justificación del área de influencia».

- EIA, capítulo 3.11, «Línea de Base de Medio Humano».

- EIA, capítulos 4 y 5: predicción y evaluación de impactos ambientales y análisis de los efectos del artículo 11 de la Ley N.º 19.300.

- Bases de Licitación de la Segunda Concesión de la Autopista Santiago–San Antonio, Ruta 78, en lo relativo al sistema de cobro Reuss–Barrancas.

- Ordenanza Municipal N.º 1 de San Antonio, de 3 de noviembre de 2021, publicada en el Diario Oficial el 22 de noviembre de 2021, artículo 4: vías habilitadas para la circulación de vehículos de carga mayor o pesada.

- Municipalidad de San Antonio, declaración pública del 29 de septiembre de 2026 sobre la instalación de cuatro pórticos de telepeaje y sus posibles consecuencias para la movilidad comunal.

- Ley N.º 19.300, artículo 11, letra c), y Reglamento del SEIA, D.S. N.º 40/2012, artículo 7.”

803. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No estoy de acuerdo con los pórticos que se van a instalar en la ruta hacia san antonio y llo-lleo, ya que transitamos a diario ya sea para cosas cotidianas como ir a comprar o acudir a medico incluso comprar materiales que necesiten mis hijos del colegio.

Estaríamos pagando cada vez que vayamos a comprar o hacer un trámite por lo que no estoy de acuerdo.

Además, estoy segura que mucho para evitar los pórticos pasarán por la caletera y se formarán tacos a diario y hay más riesgo de accidentes ya que pasarán a gran velocidad.

Tanto la carretera como la caletera no tienen las mejores condiciones de pavimentación.”

804. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“La trinchera se construirá bajando la napa con tres pozos de bombeo (PB1, PB2 y PB3), que según el GORE podrían funcionar hasta 18 meses. Pido que el titular indique cuánto bajará la napa en cada tramo, qué niveles de alerta activarán medidas y si podría afectar al Estero El Sauce y a la laguna de Llolleo”

805. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El pozo PB1 tendría una influencia de unos 230 m y el PB3 de unos 150 m. Hay 142 derechos de agua subterránea registrados en San Antonio. El Titular no muestra en su proyecto un mapa que muestre si esos radios los afectan.”

806. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Los caudales de los pozos aparecen como 3 a 22 l/s en las tablas 23 y 39, pero como 13 a 22 l/s en el Capítulo 4. Además, la obra «Cajón La Playa» aparece en los capítulos 4 y 5, pero no está descrita en el Capítulo 1. El Titular del proyecto debe corregir las cifras y describir esa obra.”

807. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Con esta petición deseo informar que muchos trabajamos y vivimos en San Antonio y debemos ir diariamente al parque industrial y contenedores en carretera eso nos encarece el poco sueldo ganado diariamente, entre la bencina y ahora este cobro nos será imposible trabajar ante eso nos corta las manos para solventar a las familias existentes que se mantiene con nuestro pequeño sueldo ya que entenderá que no hay empresas de gran envergadura en San Antonio si no es el mismo puerto o las bodegas de contenedores que se encuentra tra en la carretera no hay más trabajo honesto, eso traerá más escasea a esta ciudad.”

808. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El plan de contingencias del proyecto no considera la falla del bombeo ni la subida no prevista de la napa. El GORE pide además explicar cómo se evita la intrusión salina en el acuífero costero. El Titular debe incluir esos escenarios, con responsables y criterios de activación.”

809. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en San Antonio, comuna de San Antonio, uso ruta 78 y acceso sur a San Antonio para ir a trabajar y para llevar a mis Padres a control médico.

1. Nos cobrarían por movernos dentro de nuestro propio territorio.

2. Es un costo el cual no podemos sostener como familia.

3. Aumentarán los tacos.

4. No disminuirá los accidentes de camiones y exceso de velocidad."

810. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Hola buenas, necesitamos que de una vez por todas coloquen pantallas acústicas (hace años las prometieron), solucionar los problemas de vibración, de polución, que también dejen un buen detalle con limpiar y áreas verdes tal como lo prometen ,ya que hemos vivido años con estos problemas y el tema de los pórticos ya que no es justo que además de aguantar ruidos molestos y contaminación tengamos que pagar para salir o entrar a nuestra comuna."

811. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Las lagunas de Llolleo Ojos de Mar, tienen condición hipertrófica en nitrógeno y fósforo, y turbidez fuera de norma. El estudio califica como no significativos los impactos sobre la calidad del agua con una matriz numérica.

El Titular debe entregar un análisis explícito de los tres criterios del artículo 6° del RSEIA y un monitoreo de calidad durante la operación."

812. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los animales se liberarían en el Estero El Sauce y el Parque El Piñeo, que no tienen línea de base. El SAG pide que tengan elementos similares al lugar de captura y capacidad de carga suficiente. El Titular del proyecto debe caracterizarlos antes de la evaluación"

813. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El análisis considera el tránsito, pero no la maquinaria, las excavaciones ni los movimientos de tierra. El Titular del proyecto debe incluirlos y medir en las épocas de mayor sensibilidad de cada especie."

814. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los refugios se proponen en el Parque DYR, pero el Puerto Exterior no puede intervenir ese parque.

El Titular debe garantizar su permanencia y reposición, y evaluar también la operación."

815. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Tránsito, transporte y obras

Durante unos 21 meses el tramo analizado tendrá una sola pista por sentido, y los anchos provisorios (4,5 a 5 m) impiden adelantar a vehículos grandes.

El Titular debe presentar anchos mayores y aclarar el traslape entre las etapas 1 y 2"

816. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Desvíos y transporte público***

Los desvíos de Avenida Barros Luco afectan la principal ruta de buses entre Llolleo y el centro. El Titular debe garantizar un plan de desvíos con paraderos reubicados y frecuencias que no empeoren, y comprobar que los camiones pueden girar hacia los terminales sin invadir la pista contraria"

817. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Número y ubicación***

El capítulo 1 describe dos ubicaciones (Reuss y Barrancas) con un pórtico por sentido, cuatro en total. La Municipalidad habla de 4 plazas de peaje, y el GORE menciona Malvilla, Aguas Buenas y la rotonda Barros Luco.

El Titular de l proyecto debe aclarar cuántos habrá, dónde y en qué sentido cobrará cada uno"

818. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Radios de los pozos***

El pozo PB1 tendría una influencia de unos 230 m y el PB3 de unos 150 m. Hay 142 derechos de agua subterránea registrados en San Antonio.

El Titular debe presentar un mapa que muestre si esos radios los afectan."

819. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de las comunidades locales***

El proyecto no evalúa adecuadamente los efectos que la instalación de pórticos de peaje producirá sobre los sistemas de vida y costumbres de los habitantes de Villa Estoril, Malvilla, Aguas Buenas, Lo Zárate, Lo Abarca, El Turco y otros sectores rurales que dependen diariamente del acceso expedito a San Antonio para satisfacer necesidades básicas.

La imposición de cobros para desplazamientos cotidianos hacia establecimientos educacionales, centros de salud, comercios y servicios públicos constituye una alteración sustancial de los patrones habituales de movilidad de estas comunidades.

De acuerdo con el artículo 11 letra d) de la Ley N° 19.300 y el artículo 7 del Reglamento del SEIA, corresponde evaluar si el proyecto genera una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos debido a:

- *Dificultades de acceso a equipamientos básicos.*
- *Incremento permanente de costos de desplazamiento.*
- *Fragmentación territorial de comunidades rurales.*
- *Cambios forzados en rutas y formas habituales de circulación.*

Por lo anterior, solicito que el titular evalúe expresamente este impacto y proponga medidas de mitigación, reparación o compensación para las comunidades afectadas."

820. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Afectación del acceso a la educación***

El estudio no analiza adecuadamente el impacto socioeconómico que tendrá el cobro de peajes sobre estudiantes de sectores rurales que deben trasladarse diariamente hacia San Antonio para acceder a establecimientos de enseñanza media, educación técnico-profesional o educación superior.

Muchos de estos sectores carecen de oferta educativa suficiente, por lo que el desplazamiento es una necesidad y no una elección.

La eventual imposición de costos adicionales para acceder a la educación puede transformarse en una barrera económica permanente que afecte el ejercicio efectivo del derecho a la educación reconocido en la Constitución Política de la República y en diversos tratados internacionales ratificados por Chile.

Solicito que el titular evalúe específicamente el efecto del proyecto sobre la accesibilidad educacional de niños, niñas y adolescentes, considerando alternativas de exención, subsidios o mecanismos especiales para residentes."

821. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

Afectación del acceso a la salud y servicios de emergencia

El proyecto reconoce la cercanía de equipamientos relevantes como el Hospital Claudio Vicuña, sin embargo no evalúa suficientemente cómo los cobros asociados a los pórticos podrían impactar el acceso oportuno a prestaciones de salud.

La necesidad de pagar peajes para concurrir a controles médicos, tratamientos, exámenes o atenciones de urgencia puede afectar especialmente a:

Personas mayores.

Pacientes crónicos.

Personas con discapacidad.

Familias de menores recursos.

Asimismo, el estudio debe analizar expresamente el efecto sobre los tiempos de respuesta de ambulancias, vehículos de emergencia y redes de apoyo familiar.

Solicito incorporar esta evaluación en el marco de los efectos previstos en el artículo 11 letra d) de la Ley N° 19.300, considerando que el acceso a la salud constituye un elemento esencial de la calidad de vida de la población.

]"

822. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Fragmentación territorial e aislamiento de comunidades** rurales*

El proyecto puede producir una fragmentación funcional del territorio comunal al establecer barreras económicas entre los sectores rurales y urbanos de San Antonio.

La información presentada no permite descartar que comunidades históricamente vinculadas al centro urbano queden parcialmente aisladas por la necesidad de asumir pagos reiterados para acceder a servicios básicos.

Esta situación podría configurar una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres, al modificar las relaciones sociales, económicas y territoriales que actualmente mantienen estas comunidades.

Solicito una evaluación específica del fenómeno de aislamiento territorial y de sus efectos acumulativos sobre la cohesión social y el desarrollo local."

823. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece una falta de respeto a muchas familias de la comuna, exacerbación deliberada en proyectos que no van a beneficio de nadie en San Antonio y alrededores.

Una comuna que une a trabajadores, estudiantes y pymes en la construcción de este país.

Me niego rotundamente a este proyecto y uso mi deber como ciudadana para negarme a este proyecto que me perjudica a mi y a muchas familias de la zona."

824. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Impacto desproporcionado sobre familias de menores ingresos***

Los habitantes de Villa Estoril corresponden en gran medida a familias vulnerables y de ingresos limitados, para quienes el pago reiterado de peajes representa una carga económica significativa.

El estudio no incorpora un análisis de distribución de impactos sociales ni evalúa si el costo del proyecto recae de manera desproporcionada sobre determinados grupos de población.

Solicito que se evalúe el impacto económico diferenciado sobre grupos vulnerables y que se establezcan medidas específicas que eviten profundizar inequidades territoriales y sociales."

825. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Devaluación potencial de viviendas y afectación del entorno residencial***

El estudio no considera el posible efecto que los nuevos costos de desplazamiento pueden generar sobre la plusvalía y el valor comercial de las viviendas ubicadas en Villa Estoril y otros sectores cercanos.

La pérdida de accesibilidad territorial constituye un factor que puede afectar el atractivo residencial de estos barrios, generando consecuencias económicas permanentes para sus propietarios.

Solicito que este aspecto sea incorporado como parte de la evaluación social del proyecto y que se analicen medidas compensatorias cuando corresponda."

826. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Evaluación insuficiente de impactos sociales acumulativos***

El proyecto evalúa principalmente efectos ambientales individuales, pero no desarrolla una evaluación integrada de los impactos acumulativos derivados de:

- *Cobro de peajes.*
- *Aumento de costos de transporte.*
- *Congestión en vías alternativas.*
- *Mayor tiempo de viaje.*
- *Restricción práctica de acceso a servicios esenciales.*

La combinación de estos factores puede generar efectos sociales superiores a la suma de sus impactos individuales, alterando significativamente la calidad de vida de las comunidades.

Solicito que se efectúe una evaluación de impactos acumulativos sobre la población local conforme a los principios preventivo y precautorio contenidos en la Ley N° 19.300."

827. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres por aislamiento territorial***

El Estudio de Impacto Ambiental no evalúa adecuadamente los efectos que producirá la instalación de pórticos de peaje sobre los sistemas de vida y costumbres de las comunidades de Villa Estoril, Malvilla, Aguas Buenas, Lo Zárate, Lo Abarca y otros sectores rurales que dependen de la conectividad diaria con la ciudad de San Antonio para acceder a servicios esenciales.

La imposición de un cobro recurrente para desplazamientos cotidianos constituye una barrera económica permanente que modifica de manera forzada los patrones históricos de movilidad de la población, afectando el acceso a establecimientos educacionales, centros de salud, servicios públicos, actividades laborales, comercio y redes familiares.

Conforme al artículo 11 letra d) de la Ley N.º 19.300 y al artículo 7 del Reglamento del SEIA, corresponde evaluar si el proyecto genera una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos por afectar la accesibilidad, conectividad y movilidad de la población.

El titular no demuestra ni descarta fundadamente que dichos efectos ocurrirán, por lo que la evaluación resulta insuficiente y carece de antecedentes que permitan descartar un impacto significativo sobre las comunidades locales.

Solicito que el titular incorpore una evaluación específica del aislamiento territorial y social que podrían generar los nuevos peajes, considerando sus consecuencias económicas, sociales y territoriales."

828. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Vulneración del acceso material a la educación***

El EIA omite evaluar el efecto que tendría la implementación de los pórticos de peaje sobre estudiantes que residen en sectores rurales y que deben desplazarse diariamente hacia San Antonio para cursar educación media, técnico-profesional o superior.

En numerosos sectores afectados no existe oferta educacional suficiente, por lo que el desplazamiento diario constituye una necesidad indispensable y no una opción voluntaria.

La incorporación de un costo permanente para acceder a establecimientos educacionales genera una barrera económica que limita el ejercicio efectivo del derecho a la educación reconocido en el artículo 19 de la Constitución Política de la República.

Resulta particularmente grave que el estudio no cuantifique cuántos estudiantes deberán asumir este costo, ni evalúe los efectos acumulativos que ello provocará sobre los presupuestos familiares, la permanencia escolar y la igualdad de oportunidades.

Solicito que el titular evalúe expresamente esta afectación y establezca medidas efectivas de mitigación o exención para estudiantes y familias residentes de los sectores afectados."

829. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Omisión de la evaluación del impacto sobre el acceso al empleo y las fuentes laborales de la población local***

El Proyecto no evalúa adecuadamente los efectos que la implementación de pórticos de peaje generará sobre las posibilidades de acceso al empleo de los habitantes de Villa Estoril, Malvilla, Lo Abarca, Aguas Buenas, El Turco, Leyda y otros sectores rurales que mantienen una relación funcional permanente con la ciudad de San Antonio.

Los desplazamientos diarios hacia lugares de trabajo constituyen una necesidad básica y no una actividad voluntaria. La imposición de cobros reiterados para acceder a los centros urbanos donde se concentran las fuentes laborales representa una carga económica permanente para los trabajadores y sus familias.

De acuerdo con el artículo 11 letra d) de la Ley N° 19.300 y el artículo 7 del Reglamento del SEIA, existe alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres cuando se modifican sustancialmente las formas de desplazamiento, acceso al trabajo, redes sociales y condiciones de desarrollo económico de grupos humanos.

El titular no presenta antecedentes que permitan descartar que el proyecto genere una disminución de oportunidades laborales, mayores costos de acceso al empleo o afectación desproporcionada a trabajadores de menores ingresos.

Se solicita incorporar una evaluación específica de este impacto, identificando el número de habitantes afectados, la frecuencia de desplazamientos, los costos asociados y las medidas destinadas a evitar que el proyecto se transforme en una barrera económica para el acceso al trabajo."

830. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 23

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Cuestionamiento a la coherencia del proyecto con el Objetivo Estratégico 11 de la Estrategia Regional de Desarrollo de Valparaíso 2025–2035, respecto de los beneficios efectivos de movilidad para habitantes y visitantes de San Antonio, el incremento proyectado del transporte de carga y los efectos de los nuevos pórticos de telepeaje.

1. Antecedentes del expediente y de la Estrategia Regional de Desarrollo

El proyecto «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio» considera la ampliación y modificación de la infraestructura vial comprendida entre el enlace Reuss (Dm 109.000) y los accesos al Puerto de San Antonio, contemplando el mejoramiento de enlaces, obras de desnivelación, nuevas conexiones urbanas y pórticos de telepeaje.

La Estrategia Regional de Desarrollo de Valparaíso 2025–2035 (ERD) establece, dentro del eje de habitabilidad y movilidad sostenible, el Objetivo Estratégico 11, «Democratización de la movilidad de las personas», orientado a mejorar las condiciones de conectividad y desplazamiento de la población regional, incluyendo las relaciones entre centros urbanos y localidades rurales.

En su pronunciamiento sobre el EIA, el Gobierno Regional de Valparaíso identifica una relación positiva del proyecto con dicho objetivo, señalando que la Trinchera Barros Luco y el mejoramiento de enlaces permitirían segregar el tránsito de carga respecto del tránsito local, reducir tiempos de desplazamiento y favorecer la conectividad urbana.

Sin embargo, la organización actual de la infraestructura vial ya contempla una diferenciación funcional entre los recorridos del transporte de carga portuaria y las conexiones utilizadas por vehículos cuyo destino es la ciudad de San Antonio. Las obras proyectadas pueden mejorar esa separación existente, pero su contribución debe evaluarse respecto de las condiciones previas al proyecto.

Por otra parte, el Estudio de Impacto Vial y los planos de detalle permiten identificar que los recorridos desde el enlace Reuss hacia las primeras conexiones urbanas son relativamente breves. Desde el Dm 109.000 hasta la salida actual hacia Rotonda Curicó, aproximadamente en el Dm 110.400, existe una distancia longitudinal de 1,4 kilómetros; el enlace Barrancas se sitúa aproximadamente a 2 kilómetros del inicio del tramo intervenido.

Estas referencias corresponden al trazado y a las conexiones identificadas en los antecedentes examinados; algunas salidas son modificadas por el proyecto, por lo que las distancias exactas de los recorridos proyectados deben determinarse sobre los respectivos ejes de ingeniería.

El proyecto contempla además modificaciones en la distribución de los flujos provenientes de Ruta 66 mediante el enlace Reuss y una infraestructura destinada a atender la demanda de transporte asociada a la actividad portuaria. En los horizontes temporales pertinentes debe considerarse también el eventual incremento de carga vinculado al Puerto Exterior de San Antonio, conforme a las proyecciones técnicamente acreditadas.

Adicionalmente, el capítulo 1 del EIA, numeral 1.4.1.11, contempla los pórticos de telepeaje Reuss y Barrancas. En dirección Santiago–San Antonio, sus posiciones se ubican aproximadamente en los Dm 109.850 y 111.305.

Según la configuración examinada en los planos de detalle, los vehículos que utilizan la vía expresa para ingresar a San Antonio por la salida hacia avenida Barros Luco atraviesan previamente ambas posiciones de cobro, aunque su destino no corresponda a las instalaciones portuarias. Los cargos efectivos asociados a este recorrido requieren ser precisados por el titular.

2. Fundamentación de la observación

La relación positiva del proyecto con el Objetivo Estratégico 11 debe analizarse a partir de los beneficios efectivos que recibirán las personas que utilizan la Ruta 78 para ingresar a San Antonio, diferenciándolos de las mejoras destinadas a la operación del transporte portuario.

En primer lugar, debe reconocerse que la separación funcional entre el transporte de carga portuaria y el tránsito local constituye una condición previa a la ejecución del proyecto. Actualmente, ambos tipos de tránsito cuentan con recorridos y conexiones diferenciados, de acuerdo con sus respectivos destinos. Si bien las obras proyectadas pueden mejorar esta organización mediante nuevas soluciones de segregación física, mayor capacidad vial y reducción de interferencias, corresponde identificar y

cuantificar los beneficios adicionales que efectivamente aportan respecto de la situación existente, distinguiendo sus efectos sobre los distintos usuarios.

En segundo lugar, el ahorro efectivo de tiempo para los usuarios urbanos requiere una demostración específica. Quienes ingresan a San Antonio por Curicó o Barrancas utilizan aproximadamente entre 1,4 y 2 kilómetros desde el enlace Reuss, tomando como referencias las conexiones actuales. Dada la brevedad de estos trayectos, no puede presumirse que el mejoramiento general de la vía expresa produzca una reducción significativa del tiempo total de viaje.

Esta evaluación debe considerar las demoras en los enlaces y la incorporación a la red urbana, así como la redistribución de flujos desde Ruta 66 y el aumento proyectado del transporte de carga. Los escenarios futuros asociados al Puerto Exterior deben incorporarse cuando correspondan a los horizontes de evaluación y estén suficientemente respaldados.

En tercer lugar, los nuevos pórticos introducen condiciones económicas que pueden desmejorar la accesibilidad de los usuarios locales. Para quienes ingresan a la ciudad por las conexiones urbanas, las eventuales reducciones de tiempo deben contrastarse con los costos adicionales de circulación, la frecuencia de los viajes y las alternativas gratuitas efectivamente disponibles.

Esta situación resulta especialmente relevante para los residentes de localidades rurales que utilizan la Ruta 78 para trabajar, estudiar, atenderse en servicios de salud, abastecerse y realizar trámites en San Antonio, así como para los visitantes y demás usuarios cuyo destino es la ciudad.

La mejora de la capacidad vial y de las condiciones de operación del transporte portuario no demuestra, por sí sola, una contribución equivalente a la democratización de la movilidad de las personas. Para establecer esa coherencia es necesario acreditar que los beneficios de desplazamiento también alcanzan de manera efectiva a los usuarios urbanos e intracomunales y que no quedan contrarrestados por nuevos costos o restricciones de accesibilidad.

Por lo anterior, se cuestiona la fundamentación de la relación positiva del proyecto con el Objetivo Estratégico 11 de la ERD 2025–2035. Se requiere una comparación entre la situación actual y la proyectada que distinga, para cada grupo de usuarios, los ahorros reales de tiempo, las condiciones económicas de circulación y los efectos sobre la conectividad.

Estos antecedentes también son pertinentes para examinar las alteraciones de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, especialmente en materia de circulación, conectividad, tiempos de desplazamiento y acceso a bienes, equipamientos y servicios, conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y al artículo 7 del Reglamento del SEIA.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación y requiera al titular, mediante los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Revisar y complementar el análisis de coherencia con el Objetivo Estratégico 11 de la ERD 2025–2035.

Presentar una evaluación diferenciada de la contribución del proyecto a la democratización de la movilidad, identificando los beneficios y efectos adversos para transporte de carga portuaria, transporte interurbano, transporte público, vehículos particulares y usuarios urbanos e intracomunales. Fundamentar esa relación considerando accesibilidad territorial, condiciones económicas de desplazamiento y equidad entre grupos de usuarios.

2. Identificar las mejoras efectivamente atribuibles al proyecto respecto de la situación actual.

Caracterizar la separación funcional preexistente entre el transporte de carga portuaria y los accesos urbanos, precisando qué modificaciones introduce el proyecto en términos de segregación física, capacidad, seguridad, interferencias y tiempos de desplazamiento. Cuantificar los beneficios adicionales atribuibles a esas obras, diferenciándolos expresamente de las condiciones de organización del tránsito que ya existen.

3. Cuantificar los ahorros efectivos de tiempo hacia los principales accesos urbanos.

Comparar los tiempos de desplazamiento desde el enlace Reuss hasta las conexiones con Rotonda Curicó, Barrancas y avenida Barros Luco, considerando la situación actual y la proyectada, períodos de alta y baja demanda, y distintos tipos de vehículos.

El análisis deberá identificar las distancias reales de cada recorrido sobre los ejes de ingeniería correspondientes y expresar los ahorros en minutos y porcentajes, incorporando las demoras en enlaces y el ingreso a la red urbana. Los resultados deberán diferenciarse de los beneficios de los viajes interurbanos y portuarios.

4. Incorporar el incremento y redistribución de los flujos de transporte de carga.

Presentar las proyecciones que sustentan la redistribución del tránsito proveniente de Ruta 66 mediante el enlace Reuss y el crecimiento de la demanda portuaria.

Cuando corresponda, incorporar escenarios asociados al Puerto Exterior, precisando horizontes temporales, volúmenes de tránsito, participación de vehículos pesados y efectos sobre los desplazamientos hacia la ciudad. Identificar las condiciones de congestión en los períodos de mayor demanda.

5. Contrastar los beneficios de tiempo con los nuevos costos de los telepeajes.

Evaluar conjuntamente los ahorros efectivos de desplazamiento y los costos asociados a los pórticos Reuss y Barrancas para viajes urbanos e intracomunales, considerando tarifas, frecuencia de uso y alternativas gratuitas de circulación.

Identificar los recorridos hacia Curicó, Barrancas y Barros Luco que atraviesan una o ambas posiciones de cobro y precisar los cargos efectivos correspondientes, particularmente para los vehículos que utilizan la salida hacia avenida Barros Luco.

6. Evaluar los efectos sobre la movilidad de las comunidades rurales y otros usuarios locales.

Caracterizar las condiciones de desplazamiento de los habitantes de Agua Buena, Malvilla, Leyda–El Sauce y otras localidades vinculadas funcionalmente con la Ruta 78, considerando destinos, frecuencia de viajes, tiempos, costos y dependencia de esta infraestructura.

Identificar y evaluar los efectos de las modificaciones viales, el aumento del transporte de carga y los telepeajes sobre su conectividad y accesibilidad, determinando la significancia ambiental de los impactos que correspondan.

7. Fundamentar los beneficios de movilidad y establecer las medidas ambientales pertinentes.

A partir de los resultados anteriores, revisar la conclusión de coherencia con el Objetivo Estratégico 11, indicando qué usuarios obtendrán mejoras efectivas y cuáles enfrentarán mayores costos o restricciones de accesibilidad.

Establecer las medidas de mitigación, reparación o compensación que correspondan respecto de los impactos ambientales significativos identificados, incluyendo responsables, plazos e indicadores verificables.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los estudios de tránsito, modelaciones, proyecciones de demanda, criterios de diseño y resultados concretos que fundamenten sus conclusiones, y que esta observación reciba consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- Estrategia Regional de Desarrollo de Valparaíso 2025–2035, eje «Habitabilidad y movilidad sostenible», Objetivo Estratégico 11, «Democratización de la movilidad de las personas», y líneas de acción pertinentes.

- EIA «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», capítulo 1, «Descripción del Proyecto», especialmente la infraestructura vial, los enlaces y el numeral 1.4.1.11, referido a los pórticos Reuss y Barrancas.

- EIA, capítulo 14, «Relación con políticas, planes y programas de desarrollo regional».

- EIA, Anexo 4.1, «Estudio de Impacto Vial», especialmente la caracterización del tránsito, proyecciones de demanda y conexiones urbanas.

- EIA, Anexo del capítulo 1, Plano de Detalle 1:2.500, versión 2, láminas N.º 2, 3 y 4.

- EIA, capítulo 3.11, «Línea de Base de Medio Humano».

- EIA, capítulos 4 y 5, relativos a evaluación de impactos y efectos del artículo 11 de la Ley N.º 19.300.

- Pronunciamiento del Gobierno Regional de Valparaíso, Oficio Ordinario N.º 31/3/2249, de 2 de septiembre de 2026, aprobado por el Acuerdo CORE N.º 12074/09/26, de 3 de septiembre de 2026.

- Ley N.º 19.300, artículo 11, letra c), y D.S. N.º 40/2012, Reglamento del SEIA, artículo 7."

831. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Deficiente evaluación de los impactos sobre el transporte público y la conectividad territorial***

El Estudio no analiza suficientemente las consecuencias que la instalación de peajes tendrá sobre los usuarios del transporte público, particularmente respecto de los habitantes de sectores rurales que dependen de buses y servicios colectivos para acceder a educación, salud, empleo y servicios básicos.

La eventual incorporación de costos adicionales al transporte, junto con desvíos y cambios en la conectividad, puede generar una disminución en la accesibilidad territorial de comunidades completas.

Esta situación resulta especialmente relevante en el contexto del artículo 7 del Reglamento del SEIA, por cuanto la movilidad constituye un elemento esencial de los sistemas de vida y costumbres de la población.

Asimismo, el estudio omite evaluar los efectos acumulativos derivados de:

- *Aumento del costo operacional del transporte.*
- *Incremento potencial de tarifas.*
- *Aumento de tiempos de viaje.*
- *Desplazamiento del tránsito hacia rutas alternativas.*
- *Reducción de la conectividad territorial.*

Se solicita la elaboración de una evaluación integral de los efectos del proyecto sobre el transporte público y la movilidad cotidiana de la población."

832. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Vulneración potencial del derecho a la educación por barreras económicas de acceso***

El proyecto no evalúa el impacto que los peajes tendrán sobre estudiantes provenientes de sectores rurales que deben desplazarse diariamente hacia establecimientos educacionales ubicados en San Antonio.

La información presentada reconoce que diversos sectores carecen de oferta suficiente de enseñanza media, técnico-profesional y educación superior, circunstancia que obliga a niños, adolescentes y jóvenes a trasladarse fuera de sus localidades para ejercer su derecho a la educación.

La eventual obligación de asumir costos permanentes asociados al uso de la infraestructura concesionada constituye una barrera económica que afecta la accesibilidad a dicho derecho fundamental.

Conforme al artículo 19 N°10 de la Constitución Política de la República, corresponde al Estado garantizar el acceso a la educación.

Por ello, resulta insuficiente que el Estudio omita un análisis específico de los efectos del proyecto sobre estudiantes y familias que deberán asumir costos adicionales para acceder a establecimientos educacionales.

Se solicita evaluar este impacto dentro de los efectos previstos en el artículo 11 letra d) de la Ley N° 19.300 y proponer medidas efectivas para evitar la afectación de la población estudiantil."

833. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Vulneración potencial del acceso oportuno a la atención de salud***

El Estudio no aborda adecuadamente el impacto que los pórticos de peaje tendrán sobre la accesibilidad a centros de salud, particularmente respecto del Hospital Claudio Vicuña y demás establecimientos de atención médica de la comuna.

El acceso a atenciones médicas, procedimientos, tratamientos, controles y servicios de urgencia constituye una necesidad esencial y recurrente para la población.

La imposición de barreras económicas para acceder a estos servicios puede afectar especialmente a:

- *Adultos mayores.*
- *Pacientes crónicos.*
- *Personas con discapacidad.*
- *Familias de menores recursos.*

La evaluación ambiental presentada omite analizar si los costos de desplazamiento generarán restricciones prácticas para el acceso a la salud o incrementarán las desigualdades territoriales existentes.

Dado que el acceso a la salud constituye un elemento determinante de la calidad de vida de la población, se solicita incorporar una evaluación específica de este impacto y las medidas necesarias para prevenirlo."

834. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Fragmentación territorial y generación de aislamiento funcional de comunidades rurales***

El proyecto presenta una evaluación insuficiente respecto del riesgo de aislamiento territorial que experimentarán comunidades rurales cuyo vínculo cotidiano con la ciudad de San Antonio se verá condicionado por el pago recurrente de peajes.

La información disponible permite advertir que sectores como Malvilla, Aguas Buenas, Lo Abarca, Leyda y otros podrían enfrentar una pérdida efectiva de conectividad debido a la existencia de barreras económicas para desplazarse hacia servicios básicos, centros de empleo, establecimientos educacionales y equipamientos sanitarios.

La fragmentación de un territorio no sólo puede producirse por barreras físicas, sino también por barreras económicas que dificultan o desincentivan la movilidad de las personas.

En consecuencia, el titular no acredita haber descartado adecuadamente la existencia de los efectos previstos en el artículo 11 letra d) de la Ley N° 19.300, relativos a la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

Se solicita que el Servicio de Evaluación Ambiental exija una evaluación social específica sobre aislamiento territorial y fragmentación comunitaria, considerando escenarios de operación del proyecto y efectos acumulativos de largo plazo."

835. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Discriminación territorial e impacto desproporcionado sobre grupos socioeconómicamente vulnerables***

El proyecto omite un análisis de equidad territorial y distribución de cargas ambientales y económicas.

Los antecedentes disponibles indican que sectores de menores ingresos, particularmente Villa Estoril y diversas localidades rurales de la comuna, soportarán una carga económica permanente para desarrollar actividades esenciales de la vida cotidiana.

La Ley N° 19.300 exige que los impactos ambientales sean evaluados considerando sus consecuencias sobre las personas y comunidades afectadas.

Sin embargo, el estudio no analiza si las cargas impuestas por el proyecto recaen de manera desproporcionada sobre grupos vulnerables, generando una forma de inequidad territorial incompatible con los principios preventivo y de justicia ambiental que inspiran la normativa ambiental chilena.

Por lo anterior, se solicita complementar la línea de base social y desarrollar un análisis específico de impactos distributivos y justicia ambiental."

836. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy una persona adulta mayor, cuento con ingresos bajos y desde ya me es difícil costear lo básico. Considero que se instalen pórticos en las calles y accesos de San Antonio no tienen sentido, solo aumentarán los costos de movilización y cualquier cosa que dependa del transporte como comida, combustible y servicios que afectan directamente a los ciudadanos. Si el Mop necesita refinanciar o costear las obras viales, que instalen los pórticos en autopistas que usan los camioneros ya que todas las modificaciones que se han hecho son exclusivamente para ellos y no para el desplazamiento en la urbe como tal.

Encuentro que es un sin sentido y un robo. En otras ciudades como Viña del Mar y Valparaíso jamás han instalado pórticos en plena ciudad. Ya basta de abusos y robos a la ciudadanía de San Antonio. Los pórticos deben instalarse sólo en autopistas y en rutas específicas del puerto. No en la ciudad."

837. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Riesgo de afectación a aguas subterráneas, ecosistemas asociados y derechos de aprovechamiento de aguas***

El proyecto contempla la construcción de la Trinchera Barros Luco mediante un sistema de abatimiento de napa que considera la operación de tres pozos de bombeo (PB1, PB2 y PB3), los cuales, según observaciones formuladas por el Gobierno Regional, podrían operar por un período prolongado de hasta 18 meses. Sin embargo, el Estudio de Impacto Ambiental no entrega información suficiente para determinar la magnitud real de la disminución del nivel freático, su extensión espacial ni los potenciales efectos sobre cuerpos de agua superficial y ecosistemas hidráulicamente conectados, tales como el Estero El Sauce y la Laguna de Llolleo.

Esta omisión resulta especialmente grave considerando que la extracción sostenida de aguas subterráneas puede generar efectos sobre humedales, vegetación dependiente de aguas subterráneas, ecosistemas acuáticos y usuarios del recurso hídrico, configurando eventualmente impactos significativos en los términos de los artículos 11 letras b) y d) de la Ley N° 19.300.

Asimismo, el propio estudio reconoce radios de influencia estimados de aproximadamente 230 metros para el pozo PB1 y 150 metros para el PB3, sin que se haya incorporado una cartografía detallada que permita identificar la superposición de dichas áreas de influencia con los derechos de aprovechamiento de aguas subterráneas existentes en la comuna. Considerando la existencia de numerosos usuarios registrados, el titular no acredita de manera suficiente que el proyecto no afectará la disponibilidad, acceso o ejercicio de dichos derechos.

Por otra parte, la información presentada contiene inconsistencias relevantes respecto de los caudales de extracción proyectados, los cuales son informados con rangos distintos en diferentes secciones del EIA, impidiendo una adecuada evaluación ambiental por parte de la ciudadanía y de los organismos con competencia ambiental. Del mismo modo, la obra denominada "Cajón La Playa" aparece mencionada en distintos capítulos sin contar con una descripción técnica consolidada que permita comprender sus características, ubicación, función e impactos asociados.

Adicionalmente, el plan de contingencias presentado resulta insuficiente al no considerar escenarios críticos razonablemente previsibles, tales como la falla de los sistemas de bombeo, una recuperación abrupta del nivel freático, subsidencias o afectaciones a infraestructura existente. Tampoco se evalúa adecuadamente el riesgo de intrusión salina en el acuífero costero producto de la alteración del equilibrio hidrogeológico, aspecto expresamente observado por el Gobierno Regional.

En consecuencia, se solicita:

1. *Determinar y transparentar la disminución esperada de la napa subterránea en cada tramo de intervención, identificando umbrales de alerta y medidas de gestión asociadas.*
2. *Incorporar modelaciones hidrogeológicas que evalúen expresamente los efectos sobre el Estero El Sauce, la Laguna de Llolleo y otros ecosistemas potencialmente conectados.*
3. *Presentar cartografía detallada que identifique la totalidad de los derechos de aprovechamiento de aguas ubicados dentro de las áreas de influencia de los pozos de abatimiento.*
4. *Corregir las inconsistencias relativas a los caudales de bombeo y entregar una descripción completa de la obra "Cajón La Playa".*

5. *Complementar el plan de contingencias incorporando escenarios de falla operacional, recuperación inesperada de la napa e intrusión salina, estableciendo indicadores de monitoreo, umbrales de acción, responsables y medidas de mitigación.*
6. *Evaluar si estos impactos pueden configurar efectos significativos sobre recursos naturales renovables y sobre los sistemas de vida de la población que utiliza o depende de las aguas subterráneas del sector, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley N° 19.300.*

La información actualmente presentada no permite descartar fundadamente la existencia de impactos significativos sobre el sistema hidrogeológico local, incumpliendo el principio preventivo que inspira la evaluación ambiental y dificultando una adecuada participación ciudadana informada"

838. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro inaudito esta implementación solamente por el alcance monetario que será para la gente que se traslada a san antonio diariamente"

839. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Insuficiente evaluación de los impactos sobre humedales, cuerpos de agua superficiales y sus ecosistemas asociados***

El Estudio de Impacto Ambiental no permite descartar adecuadamente la generación de efectos adversos significativos sobre las Lagunas de Llolleo y el Estero El Sauce, cuerpos de agua de alto valor ambiental cuya cercanía a las obras proyectadas exige una evaluación rigurosa y fundada de los riesgos asociados a la construcción y operación del proyecto.

En primer lugar, las figuras presentadas en el expediente muestran la existencia de obras de contención y muros en las proximidades del Estero El Sauce y de las Lagunas de Llolleo, sin que se informe con precisión la distancia de dichas estructuras respecto de los deslindes de cauce ni se acredite técnicamente que estas intervenciones se encuentran fuera de áreas susceptibles de afectar la dinámica hídrica y ecológica de estos sistemas acuáticos.

Asimismo, el proyecto contempla descargas de aguas lluvias provenientes del enlace Avenida Chile hacia el Estero El Sauce sin tratamiento previo, mientras que para otras obras, como la trinchera, sí considera sistemas de separación de hidrocarburos, evidenciando una inconsistencia técnica que no ha sido debidamente justificada. Esta situación resulta especialmente preocupante considerando que las escorrentías provenientes de infraestructura vial pueden incorporar hidrocarburos, metales pesados, material particulado y otros contaminantes capaces de deteriorar la calidad de las aguas superficiales.

Por otra parte, el propio estudio reconoce que las Lagunas de Llolleo presentan condiciones ambientales delicadas, con concentraciones elevadas de nutrientes y problemas de turbidez, antecedentes que demuestran una situación de vulnerabilidad ambiental preexistente. Sin embargo, el titular concluye que los impactos sobre la calidad del agua no son significativos mediante una matriz numérica, sin desarrollar un análisis suficiente de los criterios establecidos en el artículo 6° del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, particularmente respecto de la magnitud, duración y extensión de los efectos sobre estos ecosistemas acuáticos.

Adicionalmente, las obras se emplazarían a escasa distancia de las Lagunas de Llolleo y del Estero El Sauce, sin que se haya acreditado la validación en terreno del límite efectivo del humedal. Esta situación adquiere especial relevancia considerando que las Lagunas de Llolleo ya cuentan con reconocimiento oficial como humedal urbano y que el Estero El Sauce se encuentra en proceso de reconocimiento, por

lo que la información disponible no permite asegurar que la delimitación utilizada por el titular represente adecuadamente la realidad ambiental existente.

La ausencia de una delimitación validada genera incertidumbre respecto de los efectos que podrían producir las faenas de construcción, el tránsito de maquinaria pesada, el emplazamiento de instalaciones temporales, el acopio de materiales y la generación de escorrentías contaminadas sobre áreas que podrían formar parte del ecosistema protegido.

En consecuencia, se solicita que el titular complemente el Estudio de Impacto Ambiental incorporando:

1. *La determinación precisa de las distancias entre las obras proyectadas y los deslindes efectivos de los cuerpos de agua y humedales presentes en el área de influencia.*
2. *La validación en terreno de los límites del humedal mediante metodología técnicamente fundada.*
3. *Una evaluación específica de los impactos sobre la calidad de las aguas superficiales conforme a los criterios del artículo 6° del RSEIA.*
4. *La incorporación de sistemas de tratamiento para todas las descargas de aguas lluvias potencialmente contaminadas.*
5. *Un programa permanente de monitoreo de calidad de aguas superficiales durante las etapas de construcción y operación.*
6. *La evaluación de los efectos sobre la biodiversidad y funciones ecosistémicas asociadas a las Lagunas de Llolleo y al Estero El Sauce.*

Mientras dichos antecedentes no sean incorporados, no resulta posible descartar la existencia de los efectos adversos significativos previstos en el artículo 11 letra b) de la Ley N° 19.300, relativos a la afectación de recursos naturales renovables, incluidos el suelo, el agua y los ecosistemas asociados, configurándose una evaluación insuficiente que impide una adecuada ponderación de los riesgos ambientales del proyecto."

840. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Según los antecedentes vistos, este proyecto afecta a mi familia debido a que considera la instalación de pórticos de Tag en la ruta para mi transitar diario en el sector de Aguas Buenas y Malvilla. Actualmente el transito lo realizo en movilización particular por la ruta nuevo acceso ida y regreso. El proyecto no considera rutas alternativas sin costos de Tag, por lo que el incremento del costo de vida seria considerable. Solicito que los pórticos de Tag no sean parte del proyecto y que el MOP vea otra forma de financiar estas mejoras viales, considerando que el Puerto de San Antonio debiera ser parte en asumir este tipo de costos, ya que la mejora los involucra directamente a ellos para recibir y despachar sus cargas del sector portuario.

Aparte, solicito que la ampliación de vías considere y evalúe correctamente la implementación de barreras de mitigación de ruidos, que durante ya 26 años nunca implementaron, siendo que había sido parte del proyecto inicial de la ruta nuevo acceso. Así mismo el hecho de acercar la vía a las casas colindantes de Villa Colinas del Mar, empeora las actuales condiciones de contaminación acústica. Dejo esta observación porque actualmente vivo en esta población y el ruido de tránsito de camiones día y sobretodo noche es insoportable"

841. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El Estudio de Impacto Ambiental no permite descartar adecuadamente la existencia de efectos adversos significativos sobre fauna nativa y especies con problemas de conservación presentes en el área de influencia del proyecto, debido a deficiencias relevantes en la caracterización, evaluación de impactos y determinación de medidas de mitigación, reparación y seguimiento.

En primer lugar, el programa de rescate y relocalización de fauna propuesto por el titular no asegura la eficacia de las medidas de protección planteadas. El estudio contempla que las obras puedan iniciarse hasta catorce días después de efectuado el rescate, plazo que resulta excesivo considerando la capacidad de recolonización natural de las áreas intervenidas por parte de ejemplares de baja movilidad. En consecuencia, no existen garantías suficientes de que la fauna presente al momento del ingreso de maquinaria haya sido efectivamente detectada y protegida.

Asimismo, los sitios propuestos para la liberación de ejemplares corresponden al Estero El Sauce y al Parque El Piñeo, sin que se haya presentado una caracterización ecológica completa que permita verificar su aptitud como áreas receptoras. La ausencia de una línea de base detallada impide determinar si dichos sitios poseen hábitat equivalente al área de captura, disponibilidad de refugio, recursos alimentarios suficientes y capacidad de carga para recibir nuevos individuos sin generar efectos negativos sobre las poblaciones existentes.

Resulta particularmente preocupante que el estudio clasifique como no significativos los impactos sobre especies de baja movilidad, entre ellas Calyptocephalella gayi, Pleurodema thaul y Liolaemus nitidus, pese a que estas especies presentan una elevada vulnerabilidad frente a la destrucción de hábitat, la fragmentación territorial y la mortalidad asociada a la ejecución de obras civiles. La calificación efectuada no permite concluir fundadamente que el proyecto no generará afectaciones relevantes sobre poblaciones locales.

Adicionalmente, el propio estudio reconoce la presencia de especies de invertebrados con categoría de conservación, tales como Euthlus parvulus (En Peligro Crítico), Euthlus truculentus (En Peligro) y Grammostola rosea (Vulnerable), sin que se evalúen de manera específica los impactos sobre estas especies ni se propongan medidas destinadas a evitar, minimizar o compensar las afectaciones derivadas de las obras. Esta omisión contraviene el principio preventivo que rige la evaluación ambiental y dificulta determinar la real magnitud de los impactos sobre la biodiversidad presente en el área de influencia.

Por otra parte, el análisis de ruido presentado resulta insuficiente, toda vez que se concentra principalmente en los efectos del tránsito vehicular futuro y no incorpora adecuadamente las emisiones acústicas asociadas a maquinaria pesada, excavaciones, tronaduras, movimientos de tierra y demás actividades constructivas susceptibles de generar perturbaciones sobre la fauna silvestre. Tampoco se evalúan estos efectos durante períodos biológicamente sensibles, tales como reproducción, anidación, crianza o migración.

Igualmente, el plan de contingencias carece de protocolos específicos para responder ante eventos previsibles de mortalidad, lesión o afectación de fauna durante las obras. El estudio no define procedimientos, responsables, plazos de actuación ni mecanismos de coordinación con los organismos competentes, situación que impide asegurar una respuesta oportuna frente a emergencias ambientales.

Finalmente, las medidas de compensación asociadas a quirópteros presentan una incertidumbre adicional, debido a que los refugios propuestos se emplazarían en sectores que podrían verse afectados por otros proyectos de infraestructura actualmente considerados para el territorio. En consecuencia, no existe certeza respecto de la permanencia, funcionalidad y eficacia de dichas medidas a largo plazo.

Por lo anterior, se solicita al Servicio de Evaluación Ambiental requerir al titular:

1. *Reevaluar la significancia de los impactos sobre especies de baja movilidad y especies protegidas presentes en el área de influencia.*
2. *Presentar una caracterización ecológica completa de los sitios de relocalización antes de aprobar cualquier medida de rescate y traslado de fauna.*
3. *Incorporar medidas específicas para las especies clasificadas en categorías de amenaza, incluyendo monitoreo, rescate, seguimiento y evaluación de éxito biológico.*
4. *Ampliar la evaluación de ruido considerando todas las actividades constructivas y los períodos de mayor sensibilidad ecológica.*
5. *Incorporar protocolos de emergencia para fauna lesionada o muerta, estableciendo procedimientos, responsables y plazos de notificación a las autoridades competentes.*
6. *Garantizar la permanencia, funcionalidad y seguimiento de las medidas compensatorias destinadas a quirópteros durante toda la vida útil del proyecto.*
7. *Evaluar los efectos acumulativos y sinérgicos derivados de la interacción del proyecto con otras iniciativas de infraestructura que puedan afectar los mismos ecosistemas.*

Mientras estos antecedentes no sean incorporados, no resulta posible descartar fundadamente la generación de efectos adversos significativos sobre la fauna nativa y especies protegidas, en los términos del artículo 11 letra b) de la Ley N° 19.300, referido a la afectación de recursos naturales renovables, ni asegurar el cumplimiento de los principios preventivo y precautorio que informan el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental."

842. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No aplica la instalación de esos pórticos.

Ese acceso ya está más que pagado

Ese cobro debe ser netamente al transporte que ingresa y saca cargas a los recintos portuarios."

843. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con el proyecto ya que afecta directamente a las personas que vivimos en zonas rurales, profundizará la desconexión entre la ciudad y los pueblitos como Leyda y Malvilla, generará congestiones vehiculares, contaminación acústica y afectará sobremanera la calidad de vida de las personas. Sobretodo con la construcción de la Bencinera Aramco en Leyda, la instalación de los pórticos generará congestiones vehiculares y podrá facilitar los accidentes y encerronas, afectando igualmente a la seguridad de los habitantes. Además, es innecesaria la instalación de más pórticos ya que la inversión no se ve reflejada en la calidad de las calles y carreteras"

844. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas noches. El Proyecto Ruta 78 fase 1 , es parte del Proyecto Puerto Exterior, los cuales son Proyectos mal hechos entre 4 paredes, no respetan El Medio Humano y El Medio Ambiente, son Proyectos que no respetan la Constitución Política Articulo 20 inciso 8 , dónde Tenemos Derecho a Vivir en Ambiente Libre de Contaminación. Varias Comunidades Aledañas vamos a ser Perjudicadas; Llevamos Años Pidiendo que se haga un Túnel en el alto de San Antonio que termine en el Recinto Portuario . No me opongo El Progreso de San Antonio pero que seamos Respetados, vamos a ser una Zona de Sacrificio , ya que por el otro lado pasa El Tren que también es parte del Proyecto Puerto Exterior, la frecuencia de tránsito de Trenes va aumentar considerablemente . Por eso

necesitamos medidas de Mitigación tales como Plantación de Árboles que Absorban la Contaminación de Gases y Polución emitida por los Camiones, Pantallas Acústicas Adecuadas , Ventanas y Puertas Acústicas para las Viviendas cercanas a la Carretera , cómo la Villa Estoril , Mar de Chile y Villa Arauco .

Esta observación contiene un Anexo

Observaciones ciudadanas

Proyecto: Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio (EIA)

Revisa cada cifra contra el documento original antes de presentarla. Las cifras de camiones son estimaciones de la Municipalidad de San Antonio.

A. Agua subterránea

1. Trinchera Barros Luco y napa

La trinchera se construirá bajando la napa con tres pozos de bombeo (PB1, PB2 y PB3), que según el GORE podrían funcionar hasta 18 meses. Pido indicar cuánto bajará la napa en cada tramo, qué niveles de alerta activarán medidas y si podría afectar al Estero El Sauce y a la laguna de Llolleo.

2. Radios de los pozos

El pozo PB1 tendría una influencia de unos 230 m y el PB3 de unos 150 m. Hay 142 derechos de agua subterránea registrados en San Antonio. Pido un mapa que muestre si esos radios los afectan.

3. Caudales y «Cajón La Playa»

Los caudales de los pozos aparecen como 3 a 22 l/s en las tablas 23 y 39, pero como 13 a 22 l/s en el Capítulo 4. Además, la obra «Cajón La Playa» aparece en los capítulos 4 y 5, pero no está descrita en el Capítulo 1. Pido corregir las cifras y describir esa obra.

4. Contingencias e intrusión salina

El plan de contingencias no considera la falla del bombeo ni la subida no prevista de la napa. El GORE pide además explicar cómo se evita la intrusión salina en el acuífero costero. Pido incluir esos escenarios, con responsables y criterios de activación.

B. Lagunas, esteros y humedales

5. Muros en cauce

Las figuras 52 y 53 muestran muros cerca del Estero El Sauce y de las lagunas de Llolleo. Pido indicar la distancia al deslinde del cauce o confirmar que quedan fuera.

6. Descargas sin tratamiento

El enlace con Avenida Chile descarga sin tratamiento al Estero El Sauce, mientras la trinchera sí tiene separador de hidrocarburos. El Capítulo 5 dice que no habrá vertidos superficiales, lo que contradice los capítulos 4 y 5. Pido justificar la diferencia, instalar desarenadores o separadores y evaluar humedales artificiales para la escorrentía de 0,1216 m³/s.

7. Calidad de las lagunas

Las lagunas de Llolleo tienen condición hipertrófica en nitrógeno y fósforo, y turbidez fuera de norma. El estudio califica como no significativos los impactos sobre la calidad del agua con una matriz

numérica. Pido un análisis explícito de los tres criterios del artículo 6° del RSEIA y un monitoreo de calidad durante la operación.

8. Límite del humedal

Las obras quedan a menos de 20 m de las lagunas y 25 m del Estero El Sauce. El límite del humedal no está validado en terreno. Las lagunas son humedal urbano por Res. Ext. N° 415/2024 del MMA, y el Estero El Sauce está en trámite. Pido validar el límite y evaluar acopios, faenas y maquinaria durante la construcción.

C. Fauna y especies protegidas

9. Rescate de fauna

El titular propone iniciar las obras hasta 14 días después del rescate. Pido un máximo de 5 días corridos, con barrido pedestre el mismo día de entrada de maquinaria, contenedores individuales (no 15 animales por caja) y seguimiento de al menos dos ciclos reproductivos.

10. Sitios de destino

Los animales se liberarían en el Estero El Sauce y el Parque El Piñeo, que no tienen línea de base. El SAG pide que tengan elementos similares al lugar de captura y capacidad de carga suficiente. Pido caracterizarlos antes de la evaluación.

11. Fauna de baja movilidad

Los impactos sobre Calyptocephalella gayi, Pleurodema thaul y Liolaemus nitidus se calificaron como no significativos. Pido reclasificarlos antes de aplicar medidas.

12. Invertebrados protegidos

El estudio identifica Euthlus parvulus (en peligro crítico), Euthlus truculentus (en peligro) y Grammostola rosea (vulnerable), pero no evalúa sus impactos ni propone medidas. Pido hacerlo.

13. Ruido sobre la fauna

El análisis considera el tránsito, pero no la maquinaria, las excavaciones ni los movimientos de tierra. Pido incluirlos y medir en las épocas de mayor sensibilidad de cada especie.

14. Emergencias con fauna

El plan no define qué hacer con fauna lesionada o muerta. El SAG pide informar al SAG y a la SMA dentro de las primeras 24 horas. Pido un protocolo con responsables y plazos, con costos a cargo del titular.

15. Refugios de murciélagos

Los refugios se proponen en el Parque DYR, pero el Puerto Exterior puede intervenir ese parque. Pido garantizar su permanencia y reposición, y evaluar también la operación.

D. Ruido, barreras, polvo y ventanas

16. Ruido nocturno

El Anexo 4.3 muestra impactos moderados de noche en los receptores R3, R4, R5 y R8, pero el estudio concluye que no son significativos. La línea base nocturna supera los 50 dB(A) en varios puntos. Pido recalcular y establecer un programa de seguimiento de ruido y vibraciones.

17. Pantallas acústicas

Las barreras proyectadas miden 3,6 m. La Municipalidad pide 4 m como mínimo, con la misma altura en todos los sectores, incluido el de la laguna, y al menos 10 kg/m². Pido además detallar cómo se reemplazarán las pantallas provisorias sin dejar tramos sin protección, y revisar su efecto junto con el Puerto Exterior.

18. Ventanas termopanel

Pido instalarlas en las viviendas que dan directamente a la ruta en Colinas del Mar, Villa Arauco, Mar de Chile y Villa Estoril.

19. Polvo y MP10

La tabla 22 calcula 7,73 % sobre el límite diario de MP10, pero ese porcentaje está mal calculado. Los valores de MP2,5 y MP10 de la tabla 58 aparecen invertidos. Pido corregir los cálculos y evaluar cada año de construcción por separado.

E. Tránsito, transporte y obras

20. Una pista por sentido

Durante unos 21 meses el tramo analizado tendrá una sola pista por sentido, y los anchos provisorios (4,5 a 5 m) impiden adelantar a vehículos grandes. Pido presentar anchos mayores y aclarar el traslape entre las etapas 1 y 2.

21. Acceso Reuss y camiones

La Municipalidad estima unos 8.000 viajes diarios de camiones en 2025 y unos 14.000 proyectados para 2032. Pido consolidar el acceso Variante Luis Reuss para separar los autos de los camiones, y simular los proyectos de SECTRA «Apertura Luis Reuss» y «Habilitación Las Torres».

22. Desvíos y transporte público

Los desvíos de Avenida Barros Luco afectan la principal ruta de buses entre Llolleo y el centro. Pido un plan de desvíos con paraderos reubicados y frecuencias que no empeoren, y comprobar que los camiones pueden girar hacia los terminales sin invadir la pista contraria.

23. Salud y emergencias

Pido incluir en los desvíos los tiempos de acceso a centros de salud, ambulancias y bomberos, y un área de servicios de emergencia en la comuna.

F. Pórticos de peaje

24. Número y ubicación

El capítulo 1 describe dos ubicaciones (Reuss y Barrancas) con un pórtico por sentido, cuatro en total. La Municipalidad habla de 4 plazas de peaje, y el GORE menciona Malvilla, Aguas Buenas y la rotonda Barros Luco. Pido aclarar cuántos habrá, dónde y en qué sentido cobrará cada uno.

25. Cobro a vecinos

Los pórticos cobrarían a quienes viven en Leyda, Malvilla y Aguas Buenas. La Avenida Barros Luco quedaría como única vía sin cobro, lo que puede aislar a sectores. Pido evaluar ese efecto y comprometer las compensaciones que pide la Municipalidad: multicancha y servicios higiénicos en Villa Estoril, galpón en Colinas del Mar y mejoramiento del acceso por Av. Curicó.

G. Servicios básicos

26. Cortes de agua y alcantarillado

El estudio no identifica las redes ni a los usuarios afectados, ni la duración máxima de los cortes. Pido un plan con avisos y alternativas.

27. Infraestructura sanitaria rural

El GORE advierte incompatibilidad con el estanque del SSR El Sauce, las redes de Aguas Buenas, Malvilla y Leyda, y el proyecto de alcantarillado de Leyda (BIP 40035800). Pido una solución integrada.

H. Residuos

28. Pizarreño y asbesto

Hay 1.784,2 m³ de pizarreño sin caracterizar. Pido confirmar si tiene asbesto y detallar su retiro y disposición.

29. Residuos peligrosos

En construcción, el Capítulo 1 dice 400 kg al mes y el PAS 142 dice 0,10 m³ al mes. Faltan tambores, solventes, baterías y tierras contaminadas. Pido unificar cifras, declarar en el SIDREP y el RETC según corresponda, y definir un único plazo de almacenamiento.

I. Reasentamiento y territorio

30. Familias reasentadas

Se reasentarán 87 predios en Juan Aspeé y Barros Luco. Pido explicar cómo se restablecerán las redes comunitarias, el acceso a servicios y las actividades económicas, cómo se vincula con el plan del Puerto Exterior, y cómo se verificará.

31. Instalación de faenas

La faena (2,91 ha en el Dm 110.350) no tiene zonificación exacta. Pido acreditar que no contraviene los planes reguladores, entregar un expediente consolidado con planos georreferenciados y detallar los permisos (DOM, o SEREMI MINVU y SAG si hay suelo rural).

32. Compensaciones locales

Pido un área verde de contemplación en la trinchera cubierta, con riego tecnificado, y precisar cómo se contratará mano de obra local con las OMIL de San Antonio.

J. Pueblos indígenas

33. Registro de contactos y organizaciones excluidas

CONADI pide registrar los contactos con las organizaciones indígenas, con fechas y resultados, porque hoy solo hay una captura de WhatsApp. Pide también justificar la exclusión de la Asociación Newen Lof Lafken y la Comunidad Cariman Pinto Guerra del área de influencia, o caracterizarlas.

34. Circulación y valor cultural

Las obras quedan a unos 129 m de la Ruka Llolleo, donde se hacen ceremonias y atención de salud intercultural. Pido analizar la circulación, el acceso a servicios y el valor cultural de la zona, tanto en construcción como en operación.

K. Patrimonio

35. Arqueología

Pido repetir la inspección con transectos cada 20 m, y prospecciones cada 10 m en Estero El Sauce 4 y 5. Si aparece un hallazgo, la obra debe detenerse.

36. Paleontología

Las figuras 6 y 7 indican susceptibilidad alta, pero la figura 5 ubica parte del proyecto en unidades fosilíferas. Pido reevaluar ese impacto y aplicar la guía del CMN de 2016.

L. Efectos acumulativos

37. Proyectos en conjunto

Pido evaluar esta ruta junto con la ampliación del Puerto Exterior (RCA de junio de 2026), la Ruta 66 (subsector B5) y la Fase 2, tanto en construcción como en operación."

845. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto afecta directamente mi presupuesto personal y el de mi empresa de logística que opera dentro de la comuna, sin aportarme nada de valor a cambio, esto me puede perjudicar hasta el nivel de dejarme sin trabajo"

846. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido al importante perjuicio económico que esta medida podría generar a trabajadores, familias, estudiantes y adultos mayores que deben desplazarse diariamente.

En San Antonio, los trayectos dentro de la comuna ya son relativamente cortos y, aun así, el costo de la locomoción es elevado en comparación con el de otras regiones del país, donde existen recorridos de distancias similares o incluso menores. La incorporación de nuevos pórticos de cobro podría incrementar considerablemente los gastos de desplazamiento, llegando a representar un costo cercano al triple de lo que se paga por trayectos comparables en otras regiones.

Esta situación afectaría directamente la economía de las familias, especialmente de quienes deben trasladarse todos los días por motivos laborales, educacionales, de salud u otras necesidades básicas. No es justo que los habitantes de San Antonio deban asumir un costo de transporte cada vez mayor por recorrer distancias relativamente cortas.

Por lo anterior, solicito que se reconsidere esta medida y se evalúen alternativas que no signifiquen una nueva carga económica para la comunidad, garantizando el derecho de las personas a desplazarse sin que ello implique un perjuicio desproporcionado para sus bolsillos.

Este rechazo se fundamenta en los principios de igualdad ante la ley y bien común, consagrados en los artículos 1 y 19 N.º 2 de la Constitución Política, y en la necesidad de evaluar los posibles efectos sobre los sistemas de vida y costumbres de la población, conforme al artículo 11 letra c) de la Ley N.º 19.300.

Solicito que se rechace la instalación de estos pórticos y que se consideren alternativas viales que no impongan nuevas cargas económicas a los habitantes de San Antonio."

847. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con el cobro de peajes dentro del radio urbano entre san antonio y malvilla"

848. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al incorporar estos pórticos claramente existirá un gasto más que habitualmente uno no tiene presupuestado. Como familia que vive hace años estas vías son utilizadas para ir a visitar a nuestros seres queridos que decidieron quedarse en una zona mas rural.

Estar pagando para ingresar a otra ciudad es como poner fronteras, se supone que somos un país donde se puede vivir libre y a su vez creo que con los cobros de los impuestos y sobre todo los impuestos especifico de los combustible sería suficiente para las carreteras y todo eso.

Los últimos años han subido los precios de alimentos, combustible, salud, educación, viviendas...si siguen de esta manera claramente la gente los ciudadanos que apoyan el gobierno, se cansará y se movilizara...ya como país hemos pasado mucho. Dejen de ver todo con signo de plata."

849. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Materia: Rechazo a la incorporación de nuevos pórticos de cobro TAG y solicitud de evaluación de sus impactos sobre la comunidad de San Antonio.

Como habitante y usuario de la infraestructura vial de San Antonio, manifiesto mi preocupación y rechazo a la incorporación de nuevos pórticos de cobro electrónico TAG contemplados en el proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, debido a sus posibles consecuencias económicas, sociales, territoriales y ambientales para los habitantes de nuestra comuna.

San Antonio no debe ser considerado únicamente como un punto de tránsito hacia los puertos o hacia Santiago. Es una comuna donde viven familias, trabajadores, estudiantes, adultos mayores y personas que necesitan desplazarse diariamente para acceder a sus empleos, centros de salud, establecimientos educacionales y otros servicios esenciales.

La incorporación de nuevos cobros podría incrementar los gastos de transporte de quienes utilizan habitualmente esta vía, afectando especialmente a las familias de menores ingresos y a quienes no tienen alternativas razonables de desplazamiento.

Por lo anterior, solicito que la evaluación ambiental considere de manera específica y fundada los siguientes aspectos:

1. Impacto económico y social: evaluar las consecuencias que los nuevos pórticos de cobro podrían generar en los gastos de desplazamiento de los residentes de San Antonio y en sus sistemas de vida y costumbres.

2. Alternativas de circulación: identificar y evaluar rutas alternativas efectivamente disponibles, considerando su distancia, seguridad, capacidad vial, tiempos de desplazamiento y posibles efectos sobre los barrios residenciales.

3. Congestión y contaminación: analizar si el cobro podría incentivar el uso de vías alternativas y generar un aumento del tránsito, ruido y emisiones contaminantes en sectores habitados.

4. Acceso a servicios esenciales: evaluar los efectos que los costos adicionales y eventuales desvíos podrían ocasionar en los desplazamientos hacia centros de salud, establecimientos educacionales y lugares de trabajo.

5. Protección de la comunidad y del territorio: evaluar los efectos del proyecto sobre los barrios afectados, la conectividad urbana y los ecosistemas sensibles del entorno, incluyendo el humedal urbano Ojos de Mar.

6. Información y transparencia: solicitar que se informe claramente la ubicación de cada pórtico, las tarifas proyectadas, los mecanismos de reajuste, las alternativas de circulación y las medidas concretas para evitar impactos desproporcionados sobre los residentes de la comuna.

Por lo expuesto, solicito que estas observaciones sean consideradas y respondidas fundadamente durante la evaluación ambiental; que se revisen alternativas de diseño que eviten o reduzcan los impactos identificados y que se evalúen medidas concretas de protección para los habitantes de San Antonio.

Asimismo, solicito que se estudien alternativas que permitan mejorar la conectividad y la seguridad vial sin imponer una carga económica desproporcionada a quienes residen y se desplazan habitualmente dentro de la comuna.

Mi postura es que el desarrollo vial debe beneficiar a San Antonio y sus habitantes, y no traducirse en una barrera económica para su movilidad cotidiana."

850. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que es un abuso poner estos pórticos en una ciudad tan chica además siempre los accesos están llenos, soy de san Antonio y trabajo en malvilla encuentro que pagar pórtico todos los días de lunes a viernes está mal"

851. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Materia: Afectación acústica nocturna de mi vivienda en Akin Soto [información personal oculta], Colinas del Mar; representatividad de los receptores de ruido y consideración del tránsito pesado proveniente de Ruta 66 por la Variante San Juan y el Enlace Reuss.***

1. Antecedentes del expediente.

El EIA "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" contempla intervenciones en el sector comprendido entre el Enlace Reuss y el Enlace Barrancas, próximo a Colinas del Mar. En los antecedentes revisados del estudio de ruido se identifican los receptores P1 y P2 asociados a Colinas del Mar. Los receptores P1 y P2 no coinciden con mi domicilio, y no es posible asumir que sus condiciones de exposición acústica sean representativas de las de mi vivienda.

En la descripción y los antecedentes viales examinados de Ruta 78 se reconoce la conexión con la Ruta 66 existente por el Enlace Barrancas, ubicado después del tramo próximo a Colinas del Mar en dirección al puerto. Por su parte, el EIA "Concesión Ruta 66 – Camino de la Fruta" identifica la Variante San Juan y su conexión final con Ruta 78 en el Enlace Reuss, antes de ese tramo. Su Capítulo III, apartado 3.3.5 y figuras 3-18 y 3-22, documentan el trazado y el enlace; la Tabla 3-11 identifica las obras en Reuss. Esta diferencia de puntos de ingreso resulta decisiva para conocer los flujos de camiones que podrían circular frente a mi vivienda.

2. Fundamentación de la observación.

Resido en Akin Soto 1159, sector Colinas del Mar, San Antonio. Actualmente, el ruido del tránsito vehicular nocturno, especialmente el paso de vehículos pesados, perturba mi descanso y afecta las condiciones de habitabilidad de mi hogar. Esta experiencia directa debe considerarse al evaluar la exposición acústica de mi domicilio, particularmente los episodios de ruido durante las horas de descanso, sin que mi testimonio sustituya las mediciones técnicas que corresponde efectuar.

Mi vivienda presenta condiciones particulares de elevación, exposición visual hacia la infraestructura vial, obstáculos intermedios y orientación de fachadas, que no necesariamente son equivalentes a las de P1 y P2. Tales características pueden incidir en la propagación del sonido y en los niveles que alcanzan los espacios destinados al descanso. Corresponde contrastarlas con la topografía, el diseño vial y los receptores utilizados en el EIA.

La Variante San Juan fue concebida para desviar tránsito pesado que actualmente utiliza la Ruta 66 y atraviesa sectores urbanos hacia una conexión con la Ruta 78 en Reuss. Si parte de esos camiones ingresa por Reuss con destino al puerto, podría circular por el tramo próximo a Colinas del Mar antes de llegar a Barrancas. Si el estudio vial o acústico de Ruta 78 hubiese considerado esos vehículos únicamente desde Barrancas, podría subestimar la exposición de mi vivienda. Solicito que se verifique esta hipótesis con los modelos y escenarios efectivos del expediente; no afirmo disponer de una cuantificación propia del incremento ni que la omisión esté ya demostrada.

La evaluación debe diferenciar las condiciones actuales, la operación del proyecto Ruta 78 y el escenario compatible con la entrada en servicio de la Variante San Juan de Ruta 66, incluyendo composición y volumen de tránsito pesado, horarios nocturnos, velocidades, pendientes y distribución por sentido. Además de los indicadores acústicos pertinentes, considero necesario examinar la ocurrencia y magnitud de eventos de paso de camiones que puedan perturbar el sueño, justificando los métodos empleados y los criterios aplicables. La eventual afectación debe evaluarse en el contexto de las fuentes existentes y de los proyectos que interactúan en el área, sin atribuciones automáticas.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental.

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

a) Georreferenciar mi domicilio de Akin Soto 1159, Colinas del Mar, en planos a escala adecuada junto a la Ruta 78, los enlaces Reuss y Barrancas y los receptores acústicos P1 y P2; entregar sus coordenadas, distancias, cotas, alturas de evaluación, fichas de terreno, fotografías, mediciones y resultados de modelación. Justificar fundadamente si P1 y P2 representan la exposición de mi vivienda, considerando las diferencias topográficas, la visibilidad hacia la vía, los obstáculos y la orientación de las fachadas, con los antecedentes cartográficos y de propagación necesarios. De no acreditarse dicha representatividad, incorporar un receptor específico para mi domicilio.

b) Realizar o complementar la caracterización acústica nocturna en condiciones representativas de mi vivienda, con metodología, condiciones meteorológicas, fuentes de ruido, flujo vehicular simultáneo y tratamiento de eventos asociados a camiones claramente documentados; evaluar los espacios y fachadas de mayor exposición, incluidos los dormitorios cuando corresponda y sea técnicamente procedente.

c) Identificar si la demanda y los modelos acústicos de Ruta 78 incorporan el tránsito pesado de la Variante San Juan por Reuss o si asignan los flujos de Ruta 66 por Barrancas; entregar los respaldos de los supuestos, volúmenes por sentido, proporción de camiones, horarios nocturnos, velocidades y horizontes de evaluación.

d) Comparar, para el tramo frente a Colinas del Mar y específicamente para mi vivienda, escenarios actuales y futuros con y sin la incorporación de camiones por Reuss, justificando la compatibilidad temporal de ambos proyectos y cuantificando las diferencias de exposición acústica y sus incertidumbres.

e) Evaluar y comparar medidas de control de ruido, tales como pavimentos de menor emisión, soluciones de barreras o pantallas acústicas con altura y extensión técnicamente justificadas, y medidas operacionales de gestión de velocidad y tránsito pesado cuando sean viables; entregar la reducción estimada en dBA en mi vivienda y los efectos sobre otros receptores.

f) Si las medidas sobre la vía y la propagación no aseguran una protección suficiente, evaluar soluciones complementarias de acondicionamiento acústico de los espacios de descanso, resguardando ventilación y habitabilidad, e identificar responsabilidades, plazos y criterios para su aplicación.

g) Establecer un programa de seguimiento acústico nocturno representativo de mi domicilio, antes y después de la puesta en operación de las obras y, cuando corresponda, de la conexión por Reuss; definir indicadores, frecuencia, publicación de resultados, canal de reclamos y medidas correctivas ante desviaciones de las predicciones.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes.

• EIA "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", descripción del proyecto y planos de detalle: sector Enlace Reuss–Enlace Barrancas y relación con Colinas del Mar.

• EIA "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", antecedentes de línea de base y evaluación de ruido (Capítulo 3.1.3 y documentos asociados): receptores P1 y P2 de Colinas del Mar, mediciones y modelaciones cuya representatividad se solicita verificar.

• EIA "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", Estudio de Impacto Vial y antecedentes de asignación de flujos de vehículos pesados por enlaces y tramos.

• EIA "Concesión Ruta 66 – Camino de la Fruta", Capítulo III, "Descripción del Proyecto" (septiembre de 2011), apartados 3.1.3 y 3.3.5; figuras 3-18 y 3-22 (páginas impresas 44 y 48); Tabla 3-11 (página impresa 49): Variante San Juan y conexión proyectada en Reuss.

• Antecedente personal: experiencia de ruido nocturno en la vivienda de Akin Soto 1159 y sus condiciones particulares de elevación, exposición, obstáculos y orientación, que requieren constatación técnica."

852. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"1.- Cobro por moverse dentro de la comuna: los pórticos impone un cobro injusto dentro de los desplazamientos cotidianos residenciales, afectando el traslado hacia colegios y centro de salud como el Hospital Claudio Vicuña, y no dando mayor opción ya que no existiría una vía alternativa gratuita, por lo que la libertad de movimiento dependerá exclusivamente de los recursos de cada persona o familia.

2.- Falta de transparencia: exigencia de ubicación exacta, tarifas, categorías de vehículos, justificación técnica y financiera de las tarifas, recaudación estimada. Los vecinos aledaños que se verán afectados en su día diario.

Propuesta:

1.- Trasladar los pórticos al tramo interurbano de la ruta 78.

2.- Tarifa 0 para los residentes de la provincia.

3.- Caletera o vía local gratuita y una mesa de diálogo con la comunidad.

Para finalizar, soy vecino de Llolleo, todos los días tránsito por Av Chile y el Bypass dentro de la comuna de San Antonio, y la verdad da hasta rabia y vergüenza que quieran venir a cobrar aún más en una comuna donde cada cuadra hay que ir esquivando los eventos por el mal estado de las calles."

853. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"INFORMAR A QUIENES SE DIRIGE CIERTO BENEFICIO, YA QUE ES UNA DESVENTAJA TREMENDA PARA LA GENTE QUE VIVE EN MALVILLAS Y AGUAS BUENAS, SIENDO LOCALIDADES TAN PEQUEÑAS Y DÓNDE VIVEN FAMILIAS MUY HUMILDES.

SEGUNDO PUNTO, LOS CAMIONES DESTRUYEN LAS CALLES DE SAN ANTONIO, ACASO ELLOS SE HACEN CARGO DE ESO? NO. ¿ACASO ESTE PROYECTO SUPONE UNA FUTURA MEJORA DE CONDICIONES DE VIDA EN SAN ANTONIO? YA QUE EL PUERTO NO DEJA NADA DE GANANCIA EN LA CIUDAD, UNA CIUDAD IMPORTANTE COMO SAN ANTONIO, TODA LA VIDA SIENDO OLVIDADA DEL PROGRESO."

854. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No se debe considerar la instalación de lo pórticos debido que hay mucha gente la cual se la traslada a sus trabajos y eso eleva el costo de movilización, ya que esta todo muy costoso y a esto aumentarle el valor de los peajes es inaceptable."

855. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Inaceptable de verdad, como ciudadano y vecino voy a tener que pagar para movilizarme a zonas aledañas, Leyda, malvilla, Cartagena, lo abarca, qué pasa con las personas que nos movilizamos diariamente a lugares como el lions school… que su tag lo paguen los camioneros, no nosotros… impresentable enserio, no pueden cortarnos y dejarnos amarrados a pagar un transporte DIARIO, les creo en el límite entre san antonio y la región metropolitana pero no pueden restringir y empeorar la calidad de vida de los vecinos. Cómo es posible que hayan aprobado este proyecto vil y cruel. Empeora totalmente mi día a día y me imposibilita de visitar a mi familia en Cartagena o en Leyda o malvilla."

856. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mediante la presente, presento mi observación ciudadana respecto a la localización proyectada de los pórticos de cobro y la falta de medidas de mitigación y compensación efectivas para la comunidad local de San Antonio.

Afectación a la movilidad local y segregación intracomunal:

La ubicación de pórticos de cobro dentro del territorio urbano/comunal de San Antonio resulta inaceptable, ya que penaliza económicamente los desplazamientos cotidianos de los residentes que se mueven dentro de su propia comuna (trabajo, estudio, trámites, salud y abastecimiento). Se vulnera el derecho a una movilidad justa e integrada, generando una barrera tarifaria para los habitantes locales que no hacen un uso interprovincial o interregional de la ruta.

Iniquidad en la distribución de cargas y beneficios (Justicia Ambiental):

Las mejoras viales proyectadas responden principalmente al flujo de transporte de carga pesada vinculado a la actividad portuaria y de grandes empresas, sin responder a las necesidades reales de conectividad o calidad de vida de los vecinos de San Antonio. El proyecto impone una carga ambiental y económica directa a la población residente (externalidades negativas como congestión, deterioro vial y cobros tarifarios) mientras que los beneficios son externalizados hacia los grandes operadores logísticos y comerciales.

Insuficiencia de medidas de mitigación y compensación social:

El Estudio/Declaración de Impacto Ambiental no contempla medidas de mitigación ni compensación adecuadas para el impacto socioeconómico que estos cobros causarán en la comunidad local. Es imprescindible que el titular reevalúe la localización de dichos pórticos o, en su defecto, establezca:

- *Exención o tarifa cero para los vehículos con patente de residentes de la comuna de San Antonio en tramos intracomunales.*
- *Planes de mitigación y compensación comunitaria concretos y vinculantes en beneficio directo de la población de la comuna, orientados al mejoramiento de la infraestructura urbana local y la seguridad vial.*

Por todo lo anterior, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) exigir al titular la modificación de la ubicación de los pórticos o la incorporación de mecanismos de compensación y exención tarifaria para los residentes de la comuna de San Antonio."

857. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación ciudadana en rechazo a la instalación de pórticos en San Antonio***

Como ciudadana, manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos en nuestra comuna de San Antonio, Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, ya que esta medida significaría un gasto adicional para las familias, una mayor incomodidad y una limitación injusta para el desplazamiento de nuestros habitantes.

San Antonio no es una comuna de grandes recursos. Existen muchas necesidades sociales y numerosas familias que hacen grandes esfuerzos para llegar a fin de mes. Quienes, con sacrificio, han logrado adquirir un vehículo lo han hecho buscando mejorar su calidad de vida, facilitar sus traslados y llegar a tiempo a sus trabajos, muchos de los cuales se encuentran fuera de la comuna.

La instalación de estos pórticos podría significar un nuevo gasto que la mayoría de las familias simplemente no está en condiciones de asumir. Además, nos haría sentir prácticamente encerrados, limitando nuestra libertad de desplazamiento y perjudicando a quienes necesitan salir diariamente a trabajar, estudiar o realizar sus actividades.

***No es justo imponer una medida que afecte directamente el bolsillo y la calidad de vida de los vecinos, sin considerar la realidad económica de nuestra comuna.** San Antonio necesita soluciones que respondan a sus verdaderas necesidades, no más cargas para sus habitantes.*

Por estas razones, solicito que se escuche la voz de la ciudadanía y se reconsidere esta iniciativa, poniendo en primer lugar el bienestar, la economía y el derecho a la libre movilidad de todas las familias sanantoninas."

858. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Expongo mi descontento y malestar por la instalación de tag en San Antonio puerto que se encuentra totalmente abandonado por las autoridades"

859. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Saturación de calles aledañas (nulas), Los conductores buscarán vías alternativas para evitar el cobro. Técnicamente se anticipa el desvío masivo de flujos hacia arterias céntricas y residenciales, provocando tacos históricos y tacos internos.

Se pretende traspasar el costo económico de obras que benefician la logística del Puerto Exterior y a la empresa concesionaria directamente a la economía doméstica de los sanantoninos.

Por tramos tan reducidos ya se consideran hacer 4 cobros, de los cuales nunca estuvo considerado en el proyecto inicial de la ruta nuevo acceso al puerto y si estuvieron considerados en proyecto de la ruta 78 (ya se esta cancelando el valor en cada pórtico dirección Santiago y de regreso a san antonio.

Es un abuso para la ciudadanía que accede por esa ruta diariamente, para poder llegar a sus trabajos, y el recorrido se realiza 2,3 y hasta 4 veces al día incrementando el costo de los traslados internos dentro de san antonio.

No contemplan obras de compensación urbana o paisajística para mitigar el impacto negativo directo en la calidad de vida de los vecinos colindantes.

El desvío de camiones de menor tonelaje, camionetas y vehículos particulares hacia calles residenciales (que no tienen la geometría ni los radios de giro adecuados) aumentará drásticamente los atropellos, choques y accidentes menores dentro de los barrios de Llolleo y San Antonio."

860. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Incompatibilidad con el plan regulador comunal La instalación de los pórticos genera un quiebre en la planificación urbana y en la conectividad proyectada por el municipio, aislando sectores enteros y limitando el sano desarrollo y la expansión natural de la ciudad hacia sus periferias.

Se pretende traspasar el costo económico de obras que benefician la logística del Puerto Exterior y a la empresa concesionaria directamente a la economía doméstica de los sanantoninos.

Aumento de tiempos de viaje, y estrés causante de lo mismo El incremento de los tacos y los tiempos de traslado diarios para actividades tan simples como ir al supermercado o al hospital generará un impacto negativo directo en la salud mental, el descanso y la vida familiar de los sanantoninos.

Por tramos tan reducidos ya se consideran hacer 4 cobros, de los cuales nunca estuvo considerado en el proyecto inicial de la ruta nuevo acceso al puerto y si estuvieron considerados en proyecto de la ruta 78 (ya se esta cancelando el valor en cada pórtico dirección Santiago y de regreso a san antonio.

Es un abuso para la ciudadanía que accede por esa ruta diariamente, para poder llegar a sus trabajos, y el recorrido se realiza 2,3 y hasta 4 veces al día incrementando el costo de los traslados internos dentro de san antonio.

No contemplan obras de compensación urbana o paisajística para mitigar el impacto negativo directo en la calidad de vida de los vecinos colindantes.

El desvío de camiones de menor tonelaje, camionetas y vehículos particulares hacia calles residenciales (que no tienen la geometría ni los radios de giro adecuados) aumentará drásticamente los atropellos, choques y accidentes menores dentro de los barrios de Llolleo y San Antonio."

861. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"EXIJO como ciudadana que vivo en Leyda y viajo a San Antonio a lo menos 3 veces por semana a controles médicos, abastecerme de mercadería, tramites bancarios, tramites en general, que no aceptaremos los cobros indebidos y abusivos que pretenden imponer en esta Comuna

Por otra parte, la cantidad de camiones que circulan hacen muy peligroso el trayecto; lo que deben hacer es CONSTRUIR CARRETERAS NUEVAS de uso exclusivo para camiones y dejarnos nuestras carreteras y calles libres de camiones y de peajes, que son un abuso más que pretenden imponernos.

Dicha CARRETERA NUEVA deberá tener pantallas acústicas de 4m continuas y ventanas termopanel en casas colindantes.

Este es un proyecto ILEGAL, porque emplazan obras en zonas de protección sin cumplir el PLAN REGULADOR. Por lo tanto, EXIJO EVALUACIÓN INTEGRADA. Análisis ambiental acumulativo con la Fase 2 y el Puerto Exterior."

862. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En san Antonio y santo domingo se encuentra mucha gente de clase obrera, la cual se moviliza diariamente en vehículos personales, de por si ya es difícil de pagar el gasto de bencina, como para añadir un gasto por tag. Estoy totalmente en desacuerdo, no a los nuevos cobros de tag."

863. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO al TAG. Rechazo tajantemente la instalación de los nuevos pórticos en la Ruta 78. No corresponde un doble cobro injusto para ingresar a nuestros hogares y sectores residenciales. El crecimiento del puerto no puede ser a costa del bolsillo de las familias trabajadoras de nuestra comuna. ¡Exigimos soluciones!"

864. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Afecta la movilidad de los ciudadanos de la comuna de san antonio, como de comunas aledañas que viajan constantemente a trabajar o realizar trámites médicos"

865. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados , es una burla que coloquen un Tag siendo que somos quienes usamos las carreteras en mal estado que sufrimos daño con tanto hoyos q hay. Esto no viene a hacer ningún aporte a la comunidad. Más gasto y menos beneficio. FALTA MAS SEGURIDAD VIAL más iluminación para evitar accidentes. No más Tag. Ya basta del abuso. Primero arreglen la carretera y después cobran."

866. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados, como usuario y residente de San Antonio, las quiero manifestar mi absoluto rechazo por la instalación de sistemas de cobro de peajes electrónicos (tag), para el ingreso a nuestra ciudad, creo firmemente que el desarrollo de nuestro país y en específico de nuestra ciudad, no puede hacerse sobre el sacrificio de los bolsillos de zonas, tan vulnerables y castigadas por años.

comprendo que el nuevo By pass de Santo Domingo implique cobros, ya que es una obra grande y con una inversión muy alta, por lo que el cobro al utilizar esta obra obviamente tiene que ser pagado, PERO UNA CIOSA MUY DISTINTA Es cobrar por el nuevo acceso a Luis Reuss, esas es una obra de conectividad, que hace años debió realizar EL ESTADO, de forma particular y no bajo el modelo de concesiones. Además está más decir que estos últimos años en nuestro país la cosas no han estado fáciles para nadie y seguir aplicando cobros sobre ya las alicaídas finanzas de la familia chilena y en particular la de nuestros ciudadanos de San Antonio, aparece claramente como UN DESCRITERIO absoluto."

867. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo como ciudadano me opongo al pórtico de tag en san Antonio por el alto costo que implica para mí grupo familiar.

En este tiempo no he visto mejoras viales que me den seguridad por transitar en las rutas solo veo tacos; accidentes camiones a alta velocidad que no me favorecen una conducción segura. Estoy seguro de que colocando Tag esto no se verá mejorado en absoluto"

868. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo. La comuna no está en condiciones para enfrentar dicho gasto."

869. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, manifiesto formalmente mi rechazo y preocupación ante la instalación de pórticos de peaje en la comuna de San Antonio, debido a las consecuencias económicas y sociales que esta medida podría generar en sus habitantes, especialmente considerando las actuales condiciones laborales, el costo de vida, el estado de la infraestructura urbana y las deficiencias que aún presenta la ciudad en materia de conectividad, seguridad vial y calidad de los servicios públicos.

Considero que cualquier proyecto de esta naturaleza debe ser evaluado no solamente desde una perspectiva económica o de conectividad vial, sino también desde el impacto que tendrá en la vida cotidiana de las personas que residen, trabajan y se desplazan diariamente por la comuna.

1. Situación económica y altos índices de desempleo

San Antonio enfrenta importantes desafíos en materia laboral y económica. En este contexto, la implementación de un nuevo cobro asociado al desplazamiento vehicular representa una preocupación adicional para las familias, los trabajadores independientes, los pequeños comerciantes y quienes deben trasladarse diariamente para cumplir con sus obligaciones laborales.

Imponer nuevos costos de transporte en una ciudad donde muchas familias ya deben hacer frente a ingresos limitados, gastos básicos elevados e incertidumbre laboral puede profundizar las dificultades económicas existentes.

Antes de implementar una medida que encarece la movilidad, resulta indispensable evaluar sus efectos sobre el presupuesto de los hogares, el empleo, el comercio local y la actividad económica de la comuna. No parece razonable exigir nuevos desembolsos a la ciudadanía sin demostrar previamente que los beneficios del proyecto compensarán sus costos sociales y económicos.

2. Deficiencias en la infraestructura urbana y falta de mantención de espacios públicos

Resulta preocupante que se impulsen proyectos que implican nuevos cobros a los usuarios mientras persisten necesidades importantes en la infraestructura urbana de la ciudad.

Numerosas calles requieren mantención y reparación, existen veredas deterioradas que dificultan el desplazamiento seguro de peatones y personas con movilidad reducida, y persisten problemas de iluminación pública que afectan la percepción de seguridad de quienes transitan por distintos sectores de la comuna.

Estas deficiencias no son asuntos secundarios. Las calles en buen estado, las veredas transitables, la iluminación adecuada y los espacios públicos cuidados son elementos esenciales para la seguridad, la accesibilidad y la calidad de vida de cualquier comunidad.

Por ello, cabe preguntarse por qué se pretende avanzar en una iniciativa que podría aumentar los gastos de los habitantes cuando todavía existen necesidades básicas de infraestructura que requieren atención prioritaria.

La ciudadanía tiene derecho a exigir que las inversiones y las decisiones públicas respondan a las necesidades reales de la comunidad, con criterios de equidad, transparencia y responsabilidad.

3. Alto costo de la locomoción colectiva y calidad del servicio

Otro aspecto fundamental es el elevado costo de la locomoción colectiva. Las tarifas de los recorridos que superan los $800 representan un gasto considerable para quienes deben utilizar el transporte público de manera habitual, especialmente cuando muchos desplazamientos corresponden a trayectos relativamente cortos dentro de la ciudad.

A esto se suma la preocupación por la antigüedad de parte de la flota de microbuses, las condiciones en que se presta el servicio y las conductas poco respetuosas que algunos usuarios denuncian por parte de determinados conductores.

La ciudadanía necesita un transporte público accesible, seguro, digno y de calidad. No resulta aceptable que las personas deban destinar una proporción importante de sus ingresos a trasladarse y que, además, no siempre reciban un servicio acorde con el costo que pagan.

En estas condiciones, cualquier medida que pueda incrementar directa o indirectamente los costos de transporte debe analizarse con especial cuidado. Los efectos podrían repercutir tanto en quienes utilizan vehículos particulares como en las actividades comerciales y los servicios de transporte que dependen de la red vial.

4. Impacto de la actividad portuaria y congestión vehicular

San Antonio es una comuna cuya actividad económica está estrechamente vinculada al puerto y a las operaciones de transporte de carga asociadas a este. Sin embargo, la relevancia económica de dicha actividad también plantea importantes desafíos para la infraestructura vial y la convivencia urbana.

La circulación de camiones de carga, especialmente durante los períodos de mayor actividad, genera una presión considerable sobre las calles y los accesos de la ciudad. Asimismo, la llegada de cruceros puede incrementar temporalmente los desplazamientos y la congestión vehicular en determinados sectores.

Esta situación obliga a plantear una pregunta fundamental: ¿se está priorizando una planificación integral que permita compatibilizar la actividad portuaria con la vida cotidiana de los habitantes?

La actividad portuaria es importante para el desarrollo económico de San Antonio, pero ese desarrollo debe traducirse también en beneficios concretos para la comunidad. No basta con destacar el

movimiento económico que genera el puerto si los residentes continúan enfrentando problemas de congestión, deterioro vial y dificultades para desplazarse dentro de su propia ciudad.

Antes de implementar nuevos cobros, se deberían evaluar alternativas que mejoren la conectividad, ordenen el tránsito de carga, reduzcan la congestión y protejan la infraestructura urbana, procurando que los costos asociados al funcionamiento del sistema portuario no recaigan injustamente sobre la población local.

5. Falta de inversión suficiente en el hermoseamiento urbano y el desarrollo turístico

A pesar de la importancia estratégica del puerto y de la posibilidad de desarrollar actividades comerciales y turísticas, considero que San Antonio todavía presenta importantes desafíos en materia de recuperación, mantención y hermoseamiento de sus espacios urbanos.

La existencia de un puerto y la llegada ocasional de cruceros no garantizan, por sí solas, que una ciudad se convierta en un destino turístico atractivo. Para ello se requiere una inversión sostenida en espacios públicos, áreas verdes, iluminación, limpieza, veredas, infraestructura peatonal, señalética, accesibilidad y conservación de los sectores de interés para visitantes y residentes.

La municipalidad, las instituciones públicas competentes y los actores vinculados a la actividad portuaria deberían trabajar coordinadamente para impulsar mejoras que permitan recuperar los espacios urbanos y generar oportunidades reales de desarrollo local.

Si se pretende potenciar la actividad turística y proyectar una imagen positiva de la comuna, es indispensable comenzar por mejorar las condiciones de la ciudad y la experiencia cotidiana de quienes viven en ella.

Por lo mismo, resulta cuestionable que se promuevan nuevos mecanismos de cobro sin que exista, al mismo tiempo, una respuesta suficientemente visible y efectiva a las necesidades de mejoramiento urbano que presenta San Antonio.

6. Derecho a la movilidad y preocupación por los habitantes de la comuna

La movilidad no debe entenderse exclusivamente como un asunto de infraestructura o recaudación. Es una necesidad cotidiana que permite a las personas llegar a sus trabajos, asistir a centros de salud, estudiar, realizar trámites, cuidar a sus familias y participar en la vida social y económica.

La eventual instalación de pórticos de peaje puede representar una carga adicional para quienes necesitan desplazarse regularmente, por lo que resulta indispensable aclarar quiénes deberán pagar, qué vías estarán sujetas al cobro, cuáles serán las tarifas, qué beneficios concretos recibirá la comuna y qué medidas de mitigación se contemplan para los residentes.

También es necesario evaluar si existirán alternativas de desplazamiento razonables para quienes no puedan asumir nuevos costos y si se producirán desvíos de tránsito que terminen trasladando la congestión y sus efectos a calles urbanas que ya presentan dificultades.

Las decisiones que afectan la movilidad de toda una comunidad deben adoptarse con información pública suficiente, participación ciudadana efectiva y una evaluación transparente de sus consecuencias.

7. Necesidad de transparencia, participación ciudadana y evaluación de alternativas

Solicito que, antes de avanzar con la instalación de los pórticos de peaje, las autoridades competentes entreguen información clara y verificable sobre los fundamentos del proyecto, su costo, sus objetivos, las tarifas previstas, la distribución de los recursos recaudados y los beneficios concretos que obtendría San Antonio.

Asimismo, consideró necesario que se realice una evaluación integral de sus impactos económicos, sociales, urbanos, ambientales y viales, incluyendo las consecuencias para los residentes, los trabajadores, los usuarios de la locomoción colectiva, los pequeños comerciantes y las personas que deben desplazarse diariamente por motivos laborales o familiares.

También solicito que se estudien alternativas que permitan mejorar la conectividad y financiar las obras necesarias sin imponer cargas desproporcionadas a una población que ya enfrenta dificultades económicas y deficiencias en los servicios e infraestructura urbana.

La participación ciudadana debe ser una instancia real de escucha y consideración de las observaciones de los habitantes, y no solamente un procedimiento formal para informar decisiones que ya se encuentran tomadas.

8. Solicitud final

Por todo lo anteriormente expuesto, manifiesto mi oposición a la instalación de pórticos de peaje en las condiciones planteadas, mientras no se demuestre de manera clara, transparente y fundada que esta medida es necesaria, proporcional y beneficiosa para la comunidad de San Antonio.

Considero prioritario que las autoridades concentren sus esfuerzos en mejorar el estado de las calles y veredas, fortalecer la iluminación pública, promover un transporte colectivo accesible y de calidad, enfrentar la congestión vehicular y fomentar una planificación urbana que permita que el desarrollo portuario se traduzca en beneficios reales para sus habitantes.

San Antonio no puede ser considerada únicamente como una ciudad que facilita el tránsito de carga y la actividad económica portuaria. Es, ante todo, una comunidad donde viven familias, niños, adultos mayores, trabajadores y personas que merecen una ciudad digna, segura, accesible y bien mantenida.

El desarrollo económico no debería medirse solamente por el volumen de carga movilizada o por los ingresos que generan determinadas actividades, sino también por las condiciones de vida de la población y por la capacidad de las instituciones de responder a sus necesidades.

***No se puede exigir a los habitantes que asuman nuevos costos de movilidad sin considerar primero las dificultades económicas que enfrentan ni las necesidades básicas de infraestructura que siguen pendientes.** La ciudadanía merece información, participación y soluciones concretas antes de que se adopten decisiones que puedan afectar de manera permanente su vida cotidiana.*

Por estas razones, solicito que las presentes observaciones sean recibidas, incorporadas al análisis del proyecto y respondidas fundadamente por las autoridades competentes, y que se reevalúe la instalación de los pórticos de peaje considerando las necesidades y la opinión de la comunidad de San Antonio."

870. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No poner tag en acceso a nuestras comunas y ciudades"

871. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en Cartagena y transito todos los días por la ruta para llevar a mi hijo al colegio.

1 nos van a cobrar por transitar por nuestro mismo territorio."

872. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por medio del presente no estoy de acuerdo al proyecto ruta 78 TAG acceso sur a San Antonio hasta la Malvilla ya que mucha gente como nosotros transitamos por ese sector y no contamos con los medios para pagar peajes.”

873. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Hola yo soy vecina de la zona rural de la comuna de San Antonio, mis hijas estudian en la comuna y nosotros hacemos todo lo que es compras idas al médico y diligencias diarias en San Antonio y el Tag nos afectaría mucho en nuestra economía familiar... Además, que los cobros que hacen son excesivos y creo que ninguna familia puede con esos gastos más con el alza de combustible...”

874. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Es una de nuestras conexiones”

875. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“La instalación de los pórticos pensados en el acceso sur a San Antonio, generará un gasto adicional en mis traslados hacia el trabajo por lo que mi presupuesto mensual futuro se ve muy afectado.”

876. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Considero que es una vergüenza que existan peajes en rutas de 1 vía...arreglos no significa mejora o disminución de los tiempos de llegada. Esto debería ser inconstitucional (mínimo toda la ruta debería tener doble vía no por tramos y tener iluminación en la totalidad de la vía) sin estás dos no se puede robarle al ciudadano común.”

877. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“San Antonio no puede seguir sufriendo mas, no veo que tomen esa medida por ejemplo con Valparaíso, San antonio no merece que a sus habitantes le encarezcan la vida”

878. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Soy usuario diario del nuevo Acceso motivo del viaje diario es que llevo o traigo a mi suegra que es la red de apoyo y cuidado de mis hijas ella vive en Leyda debo al menos 1 vez por día ir a dejar a mi suegra a su casa eso me suma un gasto adicional de peajes y combustible diario gasto 10 mil en su movilización. Para que ella viaje am a llolleo después el traslado y retiro de los niños y en la tarde ir a dejarla a su casa , ya sea por la ruta San Juan o el acceso al puerto. Está última es la que más uso por comodidad respecto a mi trabajo el peaje deben colocarlo después o en el sector el ermitaño en Leyda desde ahí ya no hay entrada alternativa a la provincia .”

879. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No estoy de acuerdo ya que las carreteras son las mismas y ahora tengo que pagar para entrar a mi ciudad las concesionarias se están apropiando de nuestra ciudad”

880. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero manifestar formalmente mi preocupación y desacuerdo con la instalación de los pórticos de cobro en la ruta, debido al impacto económico que esta medida representa para quienes vivimos en las cercanías y debemos utilizar esta vía de manera habitual.

En mi caso, este cobro afectaría directamente mi traslado diario al trabajo, generando un aumento considerable en mis gastos mensuales de transporte. No se trata de un gasto ocasional, sino de un costo permanente que se sumaría a los gastos básicos de mi hogar, afectando significativamente mi presupuesto y mi capacidad para cubrir otras necesidades.

Considero importante que se tome en cuenta la realidad de quienes vivimos en el sector y dependemos de esta ruta para nuestras actividades cotidianas. Para muchas personas, utilizarla no es una opción por comodidad, sino una necesidad. Por lo tanto, implementar cobros sin considerar el impacto que tendrán en los residentes puede representar una carga económica difícil de asumir.

Solicito que se evalúen alternativas que permitan proteger a los habitantes del sector, como tarifas diferenciadas, exenciones para residentes u otras medidas que eviten que seamos perjudicados económicamente por una vía que necesitamos utilizar para trabajar y desarrollar nuestra vida diaria.

No estamos hablando simplemente de pagar un peaje, sino de asumir un gasto adicional, obligatorio y recurrente que afecta directamente nuestra calidad de vida. Por ello, considero fundamental que se escuche a la comunidad y se evalúen soluciones concretas antes de implementar esta medida."

881. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Transito todos los días por los puntos involucrados y es inaceptable tener que pagar por transitar en mi propia ciudad, personalmente esto provocará que deba transitar a pie por lugares peligrosos ya que no cuento con los medios para cubrir los gastos mensuales de dichos pórticos, mucha gente igual lo hará, generando delincuencia, aumento del transporte público que ya es nefasto además de pérdidas laborales por tiempos de traslado entre otros muchos otros factores"

882. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Creo que los pórticos viene a encarecer la vida a los habitantes de san Antonio los tramos son cortos y ya tenemos el peaje para movernos al litoral y que no es barato. Los tacos"

883. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos en la comuna de San Antonio, debido a la preocupación que genera este proyecto respecto de sus posibles consecuencias para la comunidad, la calidad de vida de sus habitantes y el desarrollo de la comuna.

Considero fundamental que una iniciativa de esta magnitud sea evaluada con transparencia, considerando la opinión de los vecinos y vecinas, sus posibles efectos económicos y sociales, la seguridad vial y las consecuencias que podría generar para quienes viven, trabajan o deben trasladarse diariamente dentro de la comuna.

Solicito que se evalúen alternativas que no impliquen perjudicar a los residentes ni imponerles nuevas barreras o costos para desplazarse, y que se entregue información clara sobre la justificación del proyecto, sus beneficios reales, sus costos y las medidas contempladas para proteger los intereses de la comunidad.

Por lo anterior, solicito que se reconsidere la instalación de estos pórticos y que cualquier decisión al respecto considere prioritariamente el bienestar de los habitantes de San Antonio, su derecho a la participación ciudadana y el impacto que esta iniciativa podría tener en la vida cotidiana de la población"

884. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy San Antonina ,vivo en barrancas mi suegro vive en Lo Abarca, el no goza de buena salud por lo cual debo ir a verle todos los días ,los pórticos solo encarecerán el costo de mantenerle bien, además tengo familiares que trabajan en Malvilla ,donde también deberán pagar por circular en nuestras rutas, llegar a Leyda tendrá costos, ir a El Turco a visitar a buenos amigos también tendrá costos.

Es posible que el desarrollo lo paguemos las personas y comunidades,"

885. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo en instalar tags dentro de la provincia."

886. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo la adición de nuevos pórticos del sistema TAG en tramos de Ruta 78, Fase1: Acceso Sur a San Antonio.

Encarece la vida de la gente que transita desde los caminos rurales hacia la comuna de San Antonio sin ver beneficio alguno de vuelta.

Limitan el acceso a la comuna para las personas que vivimos en zonas rurales"

887. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La economía y el desempleo en san antonio no está para cobros extra.

No a los pórticos en la ciudad"

888. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos tac para San Antonio es algo injusto ya que somos una comunidad pequeña considerando que es el puerto N°1 de Chile

NO TAC PARA SAN ANTONIO"

889. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es injusto que paguemos TAG si hay calles y carreteras malas.

Es injusto que cobren Tag si las carreteras con el largo de los años ya están pagadas y el cobro a la gente es su ganancia.

Es injusto que cobren TAG si jamás han cobrado en ese lugar y deberían tener un filtro a la gente que vive ahí y a la gente no vive ahí."

890. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy jubilado y vivo en el sector de Leyda. La posibilidad del cobro de peaje para poder ingresar a San Antonio, (lugar al que voy a lo menos tres veces a la semana, (compras, kinesiólogo, banco, doctores, y un largo etcétera)) y sin ninguna posibilidad de utilizar caleteras (no existen) harían que tuviera que permanecer encerrado en un sector. Mi libertad de movimiento estaría circunscrita (no solo la mía, sino la de un número importante de personas) en un solo espacio, el que no cuenta con los servicios básicos mínimos.

A esto le debo agregar la cantidad de camiones que se moverán en el sector.

Por último, deseo una explicación de las fases 1 y 2. Si ambas llevan al puerto exterior, como esto afectará a todo el sector.

No existe un compromiso de construir una caletera que pueda ser utilizada solamente por vehículos menores y que no nos veamos enfrentados a camiones."

891. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro injusto que se pague por andar en tu propia cuidad no estoy de acuerdo con esto que harán, no queremos tag..."

892. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo en estos cobros, es una carretera que está hecha hace años, además no hay caleteras para ver otra opción, las calles de la ciudad colapsaran ya que todo querer evitar el cobro

No al peaje!!!"

893. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi observación consiste en poner en perspectiva el alto costo de vida, entendido la ubicación de los pórticos tag nos obliga a contar con cada vez mayores recursos para el movimiento entre ciudades y otras regiones. Además es importante señalar que es una ruta que no ha recibido mejoras, por lo que al menos parece injusto empezar a cobrar tag a los ciudadanos de san Antonio."

894. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**OBSERVACIÓN CIUDADANA COMO ENCARGADA DE PROYECTO TRAZOS DE IDENTIDAD DEBIDO A PÉRDIDA DEL MURAL COMUNITARIO "TRAZOS DE IDENTIDAD", AFECTACIÓN A LA MEMORIA COLECTIVA Y AUSENCIA DE MEDIDAS DE REPARACIÓN Y MITIGACIÓN PATRIMONIAL***

***Proyecto:** Estudio de Impacto Ambiental "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".*

***Materia:** Afectación del patrimonio cultural comunitario, la memoria local y la identidad territorial por la pérdida del mural Trazos de Identidad, financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, convocatoria 2021, folio N.º 596111.*

1. Antecedentes de la observación

El proyecto de ampliación de la Ruta 78, en su Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, genera preocupación por la pérdida del mural comunitario Trazos de Identidad, una obra desarrollada mediante un proyecto

financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes (Fondart), convocatoria 2021, folio N.º 596111.

Este mural fue realizado junto a un equipo local y mediante un proceso que contó con una amplia participación ciudadana. Por lo tanto, su valor no reside exclusivamente en su materialidad o en la autoría artística, sino también en las relaciones comunitarias, los saberes locales, las experiencias compartidas y las expresiones de identidad territorial que hicieron posible su creación.

Trazos de Identidad constituye una expresión de memoria colectiva vinculada al territorio y a las personas que lo habitan. Su desarrollo permitió generar un espacio de participación y representación comunitaria, convirtiendo el mural en un soporte de encuentro, reconocimiento e identidad local.

En este contexto, la eventual eliminación de la obra como consecuencia de las intervenciones asociadas a la ampliación de la Ruta 78 representa una pérdida cultural y social que no puede considerarse equivalente a la simple remoción de una estructura o a la desaparición de un elemento ornamental.

La pérdida del mural implica también la desaparición de una expresión material de un proceso comunitario que contó con financiamiento público y que contribuyó a fortalecer la relación entre cultura, territorio y ciudadanía.

2. Fundamentación de la observación

La evaluación ambiental de un proyecto de infraestructura vial debe considerar los elementos culturales y sociales presentes en el territorio intervenido, así como los efectos que las obras pueden generar sobre la memoria local, las prácticas comunitarias y la identidad de sus habitantes.

En el caso de Trazos de Identidad, resulta necesario distinguir entre la conservación de una imagen y la protección del proceso cultural que le dio origen. La reproducción de una imagen, la instalación de un nuevo mural o la elaboración de una obra alternativa no constituyen, por sí solas, medidas equivalentes de reparación, puesto que no restituyen automáticamente la historia, la participación ciudadana y los vínculos comunitarios asociados a la obra original.

Asimismo, el hecho de que el mural haya sido financiado mediante un fondo público de cultura refuerza la necesidad de que su destino y eventual afectación sean debidamente identificados, evaluados y justificados. El financiamiento público permitió materializar una iniciativa cultural con una dimensión colectiva, cuyo valor trasciende la duración física de la obra.

La ampliación de una infraestructura vial no debe entender el territorio únicamente como una superficie disponible para la ejecución de obras. Se trata de un espacio habitado, construido socialmente y dotado de significados culturales que forman parte de la historia de sus comunidades.

Por ello, si la ejecución del proyecto implica la destrucción o pérdida de Trazos de Identidad, corresponde que el titular identifique expresamente esta afectación, evalúe sus consecuencias y presente medidas concretas de prevención, protección, mitigación y, cuando corresponda, reparación, construidas con participación efectiva de la comunidad involucrada.

La eventual pérdida de la obra no debe quedar reducida a una consecuencia secundaria de las obras viales ni resolverse únicamente mediante acciones comunicacionales posteriores a su eliminación.

3. Solicitudes al titular del proyecto

En atención a los antecedentes expuestos, solicito que el titular del proyecto y el Servicio de Evaluación Ambiental, en el ámbito de sus respectivas competencias, consideren fundamentada esta observación y requieran o evalúen los antecedentes necesarios para determinar la afectación del mural Trazos de Identidad.

En particular, solicito:

1. Identificación y reconocimiento de la obra. *Incorporar el mural Trazos de Identidad en el levantamiento de antecedentes culturales, sociales y territoriales del área de influencia del proyecto, identificando su ubicación, dimensiones, características, contexto de creación, equipo local participante y relación con la comunidad.*

2. Evaluación de los impactos. *Determinar y justificar expresamente si las obras de ampliación de la Ruta 78, las expropiaciones, las intervenciones del entorno o las actividades de construcción afectarán directa o indirectamente la integridad, permanencia, visibilidad o acceso al mural. Esta evaluación debe considerar tanto su dimensión material como su valor social y simbólico.*

3. Incorporación de los antecedentes del proyecto cultural. *Considerar el financiamiento del Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, convocatoria 2021, folio N.º 596111, e incorporar los antecedentes disponibles sobre los objetivos del proyecto, su proceso participativo, sus responsables y los resultados culturales y comunitarios alcanzados.*

4. Presentación de antecedentes técnicos y cartográficos. *Entregar planos georreferenciados que permitan verificar la ubicación del mural respecto de las obras proyectadas, las áreas de intervención, los límites de expropiación y las actividades de construcción, aclarando las razones por las que su conservación sería o no compatible con el proyecto vial.*

5. Evaluación de alternativas para evitar la pérdida. *Analizar alternativas de diseño, ajuste o ejecución de las obras que permitan conservar el mural en su emplazamiento original. En caso de descartarse esta posibilidad, se deberá fundamentar técnicamente dicha decisión y explicar las alternativas evaluadas.*

6. Elaboración de un plan de mitigación y reparación cultural. *Si se confirma que la pérdida del mural es inevitable, presentar un plan específico que aborde la afectación de la obra y de su proceso comunitario. Este plan deberá formularse con participación efectiva de quienes impulsaron, crearon y utilizaron este espacio cultural, así como de las organizaciones locales vinculadas a su historia.*

7. Restablecimiento de la expresión cultural comunitaria. *Establecer medidas orientadas a restituir la posibilidad de creación, expresión y apropiación cultural del espacio por parte de la comunidad. Estas medidas deberán ser acordadas con el equipo ejecutor de la obra y artistas , participantes y considerar, entre otras alternativas, la creación de una nueva obra comunitaria en un emplazamiento pertinente con el equipo ejecutor inicial, con condiciones de visibilidad, permanencia, acceso y reconocimiento territorial adecuadas. Esta alternativa no debe presentarse como una equivalencia automática con la obra perdida, sino como parte de un proceso de reparación cultural.*

8. Reconocimiento de las personas y organizaciones participantes. *Incorporar mecanismos para documentar y reconocer la historia del mural, la participación del equipo local y la contribución de la ciudadanía a su creación. Se deberá considerar la elaboración de un registro histórico y visual de la obra y de su proceso, sin sustituir con ello las medidas necesarias para evitar o reparar su pérdida material.*

9. Participación ciudadana vinculante para el diseño de las medidas. *Establecer un mecanismo de trabajo con los artistas, gestores culturales que han invertido tiempo y esfuerzo en la creación de este proyecto, participantes y organizaciones comunitarias vinculadas al proyecto original, que permita discutir las alternativas de conservación o reparación antes de ejecutar las obras que pudieran ocasionar la pérdida del mural. Las propuestas recibidas y las decisiones adoptadas deberán quedar debidamente documentadas y fundamentadas.*

10. Definición de responsables, presupuesto y plazos. *Si corresponde implementar medidas de mitigación o reparación, precisar quién será responsable de ejecutarlas, qué recursos se destinarán, cuáles serán sus etapas y plazos, y cómo se verificará su cumplimiento. Las medidas deberán estar definidas antes de que se produzca la afectación, y no quedar sujetas a compromisos indeterminados para una etapa posterior.*

La pérdida de Trazos de Identidad constituye una preocupación que excede la conservación de una obra visual. Se trata de la posible desaparición de una expresión cultural construida con participación local, que representa una forma de habitar, interpretar y comunicar la identidad de un territorio.

Los murales comunitarios pueden convertirse en soportes de memoria, reconocimiento y encuentro, especialmente en sectores urbanos donde las transformaciones de infraestructura modifican los espacios cotidianos y las relaciones que las comunidades mantienen con ellos.

En este caso, el proceso de creación colectiva es parte fundamental del valor de la obra. Por esa razón, no resulta suficiente evaluar su pérdida únicamente desde criterios de materialidad, superficie intervenida o factibilidad de traslado. También corresponde considerar el trabajo cultural realizado, la participación de la ciudadanía y el significado que el mural adquirió para quienes formaron parte de su creación.

La ejecución de una obra pública de infraestructura vial debe procurar compatibilizar las necesidades de conectividad con la protección de la memoria, la identidad y la vida comunitaria. Cuando existe una afectación cultural identificable, se requiere una respuesta debidamente fundamentada y medidas proporcionales a la pérdida que se pretende evitar o reparar.

La existencia de un proyecto cultural financiado con recursos públicos exige, además, transparencia respecto de su destino. No sería adecuado que una iniciativa destinada a promover la cultura y la participación ciudadana desapareciera como consecuencia de otra intervención pública sin una evaluación específica de sus efectos ni una respuesta concreta frente a la comunidad que la hizo posible.

5. Solicitud final

Solicito que el Servicio de Evaluación Ambiental considere expresamente esta observación y que, dentro del procedimiento de evaluación del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, se determine la afectación del mural comunitario Trazos de Identidad, financiado por Fondart 2021, folio N.° 596111, y se evalúe fundadamente la suficiencia de las medidas propuestas por el titular para prevenir, mitigar o reparar dicha afectación.

Asimismo, solicito que se priorice la conservación de la obra en su emplazamiento original y que, si su pérdida resulta inevitable, se establezcan medidas específicas de reparación cultural elaboradas con participación efectiva de la comunidad, con responsables, recursos, plazos y mecanismos de seguimiento definidos.

La pérdida de este mural no es simplemente la desaparición de una obra realizada por un artista. Es la pérdida de un proceso de creación colectiva, de participación ciudadana y de memoria territorial construido con el compromiso de un equipo local. *Su eventual eliminación no puede considerarse una consecuencia irrelevante de la ampliación vial ni resolverse mediante la mera sustitución de una imagen por otra.*

El Ministerio de Obras Públicas, como organismo responsable de impulsar la infraestructura vial, debe dar cuenta de cómo se abordará esta afectación y de qué manera se evitará que las necesidades del proyecto se impongan sin consideración suficiente por el patrimonio cultural y la identidad de las comunidades. Corresponde que esta pérdida sea identificada, evaluada y abordada mediante medidas

concretas, oportunas y transparentes, de modo que el desarrollo de infraestructura pública no implique borrar la memoria de quienes habitan y construyen el territorio. ADJUNTO PROYECTO FOLIO 596111

Esta observación contiene un Anexo

lp._Fondart_2021.pdf"

895. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, manifiesto mi preocupación y oposición a la implementación de nuevos cobros mediante pórticos TAG en el tramo comprendido entre San Antonio y Malvilla, especialmente por el impacto que esta medida podría generar en los residentes y usuarios habituales de la zona.

Considero que la instalación de nuevos puntos de cobro podría representar una carga económica adicional para las familias que necesitan utilizar esta ruta de manera frecuente para desplazarse a sus lugares de trabajo, establecimientos educacionales, centros de salud, comercios y otros servicios esenciales.

A diferencia de quienes utilizan la autopista para viajes ocasionales o de larga distancia, los residentes del sector debemos realizar desplazamientos cotidianos, por lo que estos cobros podrían afectar significativamente nuestros presupuestos familiares."

896. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como ciudadana y usuaria habitual de la Ruta 78, quiero manifestar mi rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a las consecuencias económicas, ambientales y sociales que podría generar para quienes dependemos diariamente de esta carretera.

La Ruta 78 no es solamente una vía de transporte de carga. Miles de personas la utilizamos para llegar a nuestros trabajos, llevar a nuestros hijos al colegio, acudir a centros de salud y realizar nuestras actividades cotidianas. Por eso, cualquier intervención debe considerar también las necesidades de las comunidades que vivimos en este territorio.

Impacto económico en las familias

Una de mis principales preocupaciones es el posible aumento de los gastos de movilización. Actualmente, muchas familias ya debemos asumir costos importantes en combustible, mantención de vehículos y tiempos de traslado.

Considero injusto que los vecinos y trabajadores tengamos que enfrentar posibles nuevos cobros de peajes para financiar infraestructura que también beneficia directamente al crecimiento de la actividad portuaria.

El desarrollo económico del puerto es importante, pero sus costos no deberían recaer principalmente sobre quienes utilizamos esta carretera por necesidad y no por elección.

Consecuencias en la movilidad cotidiana

Las obras podrían provocar desvíos, congestión, reducción de pistas y mayores tiempos de desplazamiento, afectando directamente nuestra organización diaria.

Para quienes debemos cumplir horarios laborales, trasladar a nuestros hijos o realizar trámites, estos inconvenientes representan una dificultad importante.

Solicito que se evalúen no solamente los beneficios que podría entregar el proyecto una vez terminado, sino también las consecuencias que tendremos que enfrentar durante su construcción y posterior funcionamiento.

Preocupación por los impactos ambientales

También me preocupa el posible aumento de la contaminación atmosférica, el ruido, el polvo, la intervención de vegetación y la afectación de los ecosistemas existentes.

Considero fundamental que la evaluación ambiental contemple los impactos acumulativos y sinérgicos relacionados con la expansión portuaria y el eventual incremento del tránsito de camiones y vehículos particulares.

Las comunidades convivimos con los efectos de todos estos proyectos en conjunto, por lo que no deberían evaluarse únicamente de manera aislada.

¿Quién asume los costos del desarrollo portuario?

Entiendo la importancia del puerto de San Antonio para la economía nacional. Sin embargo, considero que su crecimiento no puede significar que los habitantes del sector debamos asumir permanentemente mayores gastos, contaminación y dificultades para desplazarnos.

Si esta infraestructura busca responder también a las necesidades del transporte de carga y la expansión portuaria, sus costos y beneficios deben distribuirse de manera justa, sin perjudicar desproporcionadamente a las familias que dependemos de esta ruta.

Solicitud final

Por los motivos expuestos, manifiesto mi rechazo al proyecto en los términos presentados y solicito que durante su evaluación ambiental se consideren especialmente:

- *Los efectos económicos sobre las familias y trabajadores que utilizan diariamente la Ruta 78.*
- *El posible impacto de los peajes y otros gastos de transporte.*
- *Las consecuencias sobre la congestión y los tiempos de desplazamiento durante la construcción y operación.*
- *Los impactos ambientales sobre el aire, ruido, vegetación y ecosistemas.*
- *Los efectos acumulativos asociados al crecimiento portuario y al transporte de carga.*
- *La distribución justa de los costos y beneficios del proyecto.*
- *La implementación de medidas efectivas para prevenir, mitigar o compensar los impactos sobre las comunidades.*

Finalmente, considero que el progreso económico debe ir acompañado del respeto por la calidad de vida de quienes habitamos este territorio.

No es justo que los vecinos tengamos que pagar más, soportar mayor congestión y asumir nuevas consecuencias ambientales sin que nuestras preocupaciones sean realmente consideradas.

El desarrollo de San Antonio debe beneficiar también a sus habitantes, no convertirse en una carga adicional para quienes vivimos y transitamos diariamente por sus carreteras."

897. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados, san antonio es una ciudad con un alto índice de pobreza y desempleo, la mayoría vive de comercio ambulante o de trabajo esporádico, el sueldo minino está en la mayoría de los sanantoninos

que ya sus costos en comida, transporte y salud esta elevado, por favor no dejen que siga siendo mas pobre de lo que es."

898. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos que impliquen cobros por ingresar o salir de nuestra comuna. San Antonio no es una ciudad donde sus habitantes tengan ingresos elevados como para asumir nuevos gastos de manera permanente. Muchas familias ya enfrentan un alto costo de vida, por lo que sumar cobros por desplazarse afectaría directamente su economía y calidad de vida.

Salir de nuestra propia ciudad por motivos de trabajo, salud, educación u otras necesidades básicas no debería convertirse en un privilegio para quienes pueden pagarlo.

Solicito que se reconsidere esta medida y que el puerto asuma los gastos operacionales asociados a los movimientos portuarios, sin traspasar estos costos a la ciudadanía. Se deben buscar alternativas que protejan la economía de las familias y permitan que el desarrollo de San Antonio mejore la vida de sus habitantes, en lugar de encarecerla."

899. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los pórticos en este tramo no benefician a los vecinos, solo nos imponen un gasto diario que no podemos asumir. Pedimos que se reconsideren estas medidas y que se busquen soluciones que no recaigan sobre quienes dependemos de esta ruta para vivir. Esta es nuestra casa, y debemos poder entrar y salir sin que nos cobren por ello."

900. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita eliminar sistemas de cobro (pórticos electrónicos de peaje) que afectan los desplazamientos cotidianos en los accesos a San Antonio y por ende a Santo Domingo, que es la comuna vecina, por lo que gran parte de los habitantes de Santo Domingo transitan cotidianamente por San Antonio para llegar a sus domicilios.

En particular, se solicita eliminar los sistemas de cobros en el nuevo acceso entre el Enlace Luis Reuss y la Rotonda Curicó denominados "Pórticos Reuss", y solo considerar los pórticos denominados "Pórticos Barrancas", proyectados en el ingreso y salida de la trinchera, con el fin de que dichos pagos sean asumidos por los desplazamientos asociados a la actividad logística - portuaria, y no por aquellos correspondientes a la movilidad cotidiana de los habitantes del territorio."

901. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto es innecesario para el desarrollo real de la ciudad, no presenta beneficios para los ciudadanos de San Antonio de hecho, todo lo contrario es un gasto significativo al bolsillo."

902. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos que impliquen cobros adicionales para ingresar o salir de San Antonio, ya que esto afectaría la economía de muchas familias que ya enfrentan un alto costo de vida. Considero que los gastos operacionales asociados a la actividad portuaria deben ser

asumidos por el puerto y no traspasados a los habitantes de la comuna. Solicito que se busquen alternativas que resguarden la economía y la calidad de vida de nuestra comunidad."

903. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por intermedio de la presente rechazo los 4 pórticos de cobro de la comuna de San Antonio. considero qué perjudica a quienes viajan por motivos laborales, salud, educación y otros. San Antonio no es una comuna de grandes recursos económicos."

904. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El costo de buses para ir al médico a Valparaíso subirá más del doble. Sin contar cuando hay un tratamiento de cáncer y otro.

Para ir a pedir otra opinión médica a Santiago, ir al cine a Melipilla nos está dejando aislado y sin contar que permisos y otros pagos portuarios quedan en la casa matriz Providencia es una sinvergüenzura .

El costo de la vida ya es cara y de mala calidad, hasta cuando nos vemos sacrifican y los niños que van a estudiar y trabajar afuera. Que estos costos los pague el puerto ya basta de abuso"

905. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"INSTALACION DE PORTICOS EN CIUDAD PUERTO

Como ciudadano de la comuna de San Antonio, considero que seria un castigo para la Ciudad Puerto en general, a todos sus habitantes, y medios de transportes y otros,

COMO CUIDADANO LE DIGO, NO A LOS PORTICOS EN CUIDAD PUERTO SAN ANTONIO

Tener presente que los Barrios Industriales de Malvilla, y Barrio Industrial Nuevo Acceso a Puerto son los Principal generador de empleo para los habitantes Y Gremios del transportes de san Antonio y sus alrededores = DEBEMOS PASAR POR LOS PORTICOS.

El rubro de transporte se vera muy afectado porque trabaja en ambos Barrios Industriales, directo a Puerto, Y LAS TARIFAS ACTUALES SON PRECARIAS, LOS DEJARAN FUERA DE CIRCULACION A TODAS LAS MINI PYMES (QUEBRADOS)= DEBERAN PASAR POR LOS PORTICOS.

AHI SEREMOS RICOS EN LA CESANTIA, LOS AVANCES EN LAS CIUDADES DEBEN IR DE LA MANO CON LA CIUDADANIA Y NO DEJARLOS CESANTE.

Para Ir a la Planta de Revisión Técnica, IDA Y VUELTA = DEBEMOS PASAR POR LOS PORTICOS.

Para Ir a dejar los nietos al colegio que esta sector cruce Cartagena = PASAR POR PORTICOS, que son 4 diarios, sumar mas la mensualidad del colegio.

Para Ir o venir al supermercado que es algo básico = PASAR POR LOS PORTICOS.

Evitar la Congestión de Vehículos por camino costero, San Antonio a Cartagena= PASAR POR LO PORTICOS

Ustedes seguro ofrecerán Caleteras, eso no será posible porque no hay espacios

Yo no estoy en contra del avance, pero si van hacer 2 vías mas, y le cambiaran la capa asfáltica y me encarecerá la vida, prefiero quedarme con esta autopista insegura, oscura, se cruzan los animales, túnel o trinchera con mala iluminación, y mala mantención."

906. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el marco de la participación ciudadana del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", presento esta observación respecto de la medida MC-IC-CFA30D, denominada "Plan de Reasentamiento de Grupos Humanos", descrita en el capítulo 7 del EIA.

El propio estudio reconoce que el proyecto contempla el reasentamiento de hogares de las poblaciones Barros Luco y Juan Aspee, identificando la presencia de personas mayores, personas con enfermedades crónicas, hogares con diferentes condiciones de tenencia de vivienda y unidades productivas. Si bien el Plan contempla programas de arriendo temporal, búsqueda de vivienda, apoyo social y restablecimiento productivo, considero necesario precisar diversos aspectos para evaluar si las medidas propuestas permitirán restablecer efectivamente las condiciones de vida de las personas afectadas.

1. Criterios verificables para las soluciones habitacionales

El plan establece como objetivo restaurar las condiciones materiales de los inmuebles afectados. Sin embargo, no se identifican con suficiente claridad los criterios objetivos para determinar si una vivienda de reemplazo es adecuada. Solicito que se precise cómo se evaluarán la superficie, distribución, estado de conservación, materialidad, habitabilidad, accesibilidad y seguridad de la vivienda. Asimismo, solicito que se explique qué procedimiento se aplicará si los subsidios o recursos disponibles no permiten acceder a una solución habitacional definitiva adecuada.

2. Continuidad de la solución habitacional durante la transición

El plan contempla distintos períodos de arriendo temporal según la condición de ocupación, con plazos que varían entre grupos. Solicito que se precisen los criterios para determinar la duración del apoyo, las condiciones para su extensión y el procedimiento si la solución definitiva no está disponible al término del período. Se requiere aclarar cómo se evitará que un hogar quede sin alojamiento adecuado por retrasos no imputables a la familia.

3. Criterios de elegibilidad y alternativas para los distintos hogares

El plan contempla programas cuyos beneficiarios se definen, entre otros factores, por su nacionalidad o derechos sobre la propiedad. Solicito que el titular presente una matriz clara de los programas disponibles para propietarios, arrendatarios, ocupantes sin derechos legales, personas extranjeras y hogares vulnerables, indicando requisitos, beneficios y duración. También solicito que se expliquen las alternativas previstas para quienes no cumplan los requisitos de un programa determinado.

4. Ubicación de las viviendas de destino y acceso a servicios

El capítulo 7 señala que la implementación se definirá de acuerdo con el grupo familiar, preferentemente en la comuna de residencia o comunas aledañas. Solicito que se establezcan criterios verificables para evaluar la idoneidad del lugar de destino, considerando la proximidad a centros de salud, transporte público, establecimientos educacionales, comercio y redes familiares. Además, se debe describir el procedimiento mediante el cual cada hogar participará en la evaluación de las alternativas de destino y cómo se registrarán sus observaciones.

5. Medidas específicas para personas mayores y personas con necesidades de salud

El diagnóstico presentado en el capítulo 7 identifica una proporción relevante de personas mayores de 65 años y registra necesidades asociadas a enfermedades crónicas. Solicito que el Plan precise las medidas individualizadas para personas mayores, con discapacidad o movilidad reducida, abordando la accesibilidad física de la vivienda, la continuidad de tratamientos médicos, el acceso al transporte y el acompañamiento durante la adaptación.

6. Participación efectiva de las familias en las decisiones

El plan señala que se busca facilitar un proceso informado y participativo. Solicito que se detallen los mecanismos concretos de participación: entrega oportuna de información, presentación y comparación de alternativas, registro de preferencias, constancia de acuerdos y desacuerdos, plazos para formular observaciones y procedimiento para resolver controversias antes de que se materialice el traslado.

7. Costos asociados al traslado y adquisición de vivienda

El capítulo 7 contempla un programa de traslado de enseres y diversos apoyos técnicos y legales. Sin embargo, no se determina con precisión qué gastos estarán cubiertos en cada situación. Solicito que se identifiquen expresamente los gastos cubiertos por el titular (mudanza, transporte, instalación, trámites de adquisición o arriendo) y cómo se coordinarán estas medidas con el procedimiento de expropiación e indemnización, evitando que una medida reemplace automáticamente a la otra.

8. Indicadores que permitan verificar el restablecimiento de las condiciones de vida

El capítulo 7 presenta indicadores basados principalmente en porcentajes de familias asesoradas o atendidas. Solicito que se incorporen indicadores de resultado que permitan evaluar si el reasentamiento logró efectivamente los objetivos declarados, verificando el acceso a una solución habitacional adecuada, la continuidad del acceso a servicios esenciales, el restablecimiento de actividades productivas y la situación de las familias después del traslado. Se debe identificar la forma de medición, periodicidad y medidas correctivas aplicables.

9. Seguimiento, transparencia y mecanismos de reclamación

El capítulo 7 contempla seguimiento del Plan durante 60 meses y reportes trimestrales. Solicito que se precise el alcance de ese seguimiento, qué indicadores serán evaluados y qué acciones correctivas se adoptarán ante incumplimientos. Asimismo, solicito que se establezca un mecanismo accesible para que las familias puedan presentar reclamos, recibir respuestas fundadas en plazos definidos y solicitar la revisión de situaciones que afecten su solución habitacional.

Solicitud al SEA:

Por las razones expuestas, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que evalúe la suficiencia del Plan de Reasentamiento de Grupos Humanos (MC-IC-CFA30D) y requiera al titular aclarar, complementar o fundamentar los aspectos señalados. La finalidad de esta observación es que las medidas comprometidas sean suficientemente claras, verificables y adecuadas para prevenir el deterioro de las condiciones de vida de las personas afectadas por el proyecto, sin perjuicio de los derechos y procedimientos que correspondan en materia de expropiación e indemnización.

Solicitamos, además, que se nos informe de qué manera estas garantías se incorporarán al Plan de Reasentamiento de Grupos Humanos del Estudio de Impacto Ambiental, quién será responsable de su cumplimiento y cómo podremos conocer y verificar los compromisos asumidos.

Nos sentimos desprotegidos frente a un proceso que puede cambiar profundamente nuestras vidas. Comprendemos la importancia de las obras de infraestructura pública, pero su ejecución no debería traducirse en un deterioro de las condiciones habitacionales, sociales y personales de quienes debemos dejar nuestro hogar.

Si el proyecto nos obliga a dejar nuestra casa, el objetivo no puede ser simplemente trasladarnos: debe ser restablecer nuestras condiciones de vida en términos equivalentes o mejores, mediante compromisos claros, verificables y oportunamente cumplidos.

Solicitamos que esta presentación sea considerada en el marco de la evaluación ambiental del proyecto y que se dé respuesta a las cuestiones planteadas dentro de las competencias de ese Servicio, sin perjuicio de los derechos y acciones que nos correspondan en el procedimiento expropiatorio."

907. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que el establecimiento de nuevos cobros puede perjudicar a trabajadores, familias, estudiantes, transportistas y pequeños comerciantes que necesitan desplazarse diariamente por esta ruta, aumentando sus gastos de traslado y afectando su presupuesto familiar."

908. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"De acuerdo a lo que han informado de realizar instalaciones de pórticos en las entradas a nuestra comuna, la verdad considero que no corresponde seguir consumiendo y sacando plata a las personas que viven en sectores aledaños no urbanos y que deben ingresar diariamente a la comuna por diversas razones laborales, educacionales, salud, trámites varios (incluyendo para conseguir abastecerse diariamente). Subirán los pasajes y quien asume, para variar la población, más cuando ya el combustible está por las nubes.

El costo de la vida va en ascenso y los sueldos no suben en la misma proporción como para seguir abusando de la población, se entiende en el peor escenario que si los instalan debiesen mínimamente realizar accesos paralelos que no incluyan algún cobro. Las calles en la comuna además están en pésimas condiciones, para cobros, hoyos en las calles que debemos soportar diariamente los que conducimos y que terminan resintiendo a nuestros vehículos (gastos que uno debe asumir calladita).

Una ciudad que no tiene el desarrollo, estancada; que debiera tener avances significativos más por ser el Primer Puerto de Chile, pero todos los recursos que genera la ciudad Puerto van a dar a Valparaíso o a Santiago, les pregunto que ganaremos con el MEGA PUERTO ? Si no tenemos siquiera lo básico para los estudiantes, miles han tenido que salir de la ciudad para lograr obtener una carrera Universitaria, y acá al momento de realizar contrataciones, contratan en los altos cargos a los afuerinos. Por lo tanto, pienso y no comparto que sigan abusando de los que somos ciudadanos Sanantoninos."

909. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA COMO PARTICIPANTE DEL EQUIPO EJECUTOR DEL PROYECTO TRAZOS DE IDENTIDAD 2021, DEBIDO A PÉRDIDA DEL MURAL COMUNITARIO "TRAZOS DE IDENTIDAD", AFECTACIÓN A LA MEMORIA COLECTIVA Y AUSENCIA DE MEDIDAS DE REPARACIÓN Y MITIGACIÓN PATRIMONIAL

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

Materia: Afectación del patrimonio cultural comunitario, la memoria local y la identidad territorial por la pérdida del mural Trazos de Identidad, financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, convocatoria 2021, folio N.º 596111.

1. Antecedentes de la observación

El proyecto de ampliación de la Ruta 78, en su Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, genera preocupación por la pérdida del mural comunitario Trazos de Identidad, una obra desarrollada mediante un proyecto financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes (Fondart), convocatoria 2021, folio N.º 596111.

Este mural fue realizado junto a un equipo local y mediante un proceso que contó con una amplia participación ciudadana. Por lo tanto, su valor no reside exclusivamente en su materialidad o en la autoría artística, sino también en las relaciones comunitarias, los saberes locales, las experiencias compartidas y las expresiones de identidad territorial que hicieron posible su creación.

Trazos de Identidad constituye una expresión de memoria colectiva vinculada al territorio y a las personas que lo habitan. Su desarrollo permitió generar un espacio de participación y representación comunitaria, convirtiendo el mural en un soporte de encuentro, reconocimiento e identidad local.

En este contexto, la eventual eliminación de la obra como consecuencia de las intervenciones asociadas a la ampliación de la Ruta 78 representa una pérdida cultural y social que no puede considerarse equivalente a la simple remoción de una estructura o a la desaparición de un elemento ornamental.

La pérdida del mural implica también la desaparición de una expresión material de un proceso comunitario que contó con financiamiento público y que contribuyó a fortalecer la relación entre cultura, territorio y ciudadanía.

2. Fundamentación de la observación

La evaluación ambiental de un proyecto de infraestructura vial debe considerar los elementos culturales y sociales presentes en el territorio intervenido, así como los efectos que las obras pueden generar sobre la memoria local, las prácticas comunitarias y la identidad de sus habitantes.

En el caso de Trazos de Identidad, resulta necesario distinguir entre la conservación de una imagen y la protección del proceso cultural que le dio origen. La reproducción de una imagen, la instalación de un nuevo mural o la elaboración de una obra alternativa no constituyen, por sí solas, medidas equivalentes de reparación, puesto que no restituyen automáticamente la historia, la participación ciudadana y los vínculos comunitarios asociados a la obra original.

Asimismo, el hecho de que el mural haya sido financiado mediante un fondo público de cultura refuerza la necesidad de que su destino y eventual afectación sean debidamente identificados, evaluados y justificados. El financiamiento público permitió materializar una iniciativa cultural con una dimensión colectiva, cuyo valor trasciende la duración física de la obra.

La ampliación de una infraestructura vial no debe entender el territorio únicamente como una superficie disponible para la ejecución de obras. Se trata de un espacio habitado, construido socialmente y dotado de significados culturales que forman parte de la historia de sus comunidades.

Por ello, si la ejecución del proyecto implica la destrucción o pérdida de Trazos de Identidad, corresponde que el titular identifique expresamente esta afectación, evalúe sus consecuencias y presente medidas concretas de prevención, protección, mitigación y, cuando corresponda, reparación, construidas con participación efectiva de la comunidad involucrada.

La eventual pérdida de la obra no debe quedar reducida a una consecuencia secundaria de las obras viales ni resolverse únicamente mediante acciones comunicacionales posteriores a su eliminación.

3. Solicitudes al titular del proyecto

En atención a los antecedentes expuestos, solicito que el titular del proyecto y el Servicio de Evaluación Ambiental, en el ámbito de sus respectivas competencias, consideren fundadamente esta observación y

requieran o evalúen los antecedentes necesarios para determinar la afectación del mural Trazos de Identidad.

En particular, solicito:

1. Identificación y reconocimiento de la obra. Incorporar el mural Trazos de Identidad en el levantamiento de antecedentes culturales, sociales y territoriales del área de influencia del proyecto, identificando su ubicación, dimensiones, características, contexto de creación, equipo local participante y relación con la comunidad.

2. Evaluación de los impactos. Determinar y justificar expresamente si las obras de ampliación de la Ruta 78, las expropiaciones, las intervenciones del entorno o las actividades de construcción afectarán directa o indirectamente la integridad, permanencia, visibilidad o acceso al mural. Esta evaluación debe considerar tanto su dimensión material como su valor social y simbólico.

3. Incorporación de los antecedentes del proyecto cultural. Considerar el financiamiento del Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, convocatoria 2021, folio N.º 596111, e incorporar los antecedentes disponibles sobre los objetivos del proyecto, su proceso participativo, sus responsables y los resultados culturales y comunitarios alcanzados.

4. Presentación de antecedentes técnicos y cartográficos. Entregar planos georreferenciados que permitan verificar la ubicación del mural respecto de las obras proyectadas, las áreas de intervención, los límites de expropiación y las actividades de construcción, aclarando las razones por las que su conservación sería o no compatible con el proyecto vial.

5. Evaluación de alternativas para evitar la pérdida. Analizar alternativas de diseño, ajuste o ejecución de las obras que permitan conservar el mural en su emplazamiento original. En caso de descartarse esta posibilidad, se deberá fundamentar técnicamente dicha decisión y explicar las alternativas evaluadas.

6. Elaboración de un plan de mitigación y reparación cultural. Si se confirma que la pérdida del mural es inevitable, presentar un plan específico que aborde la afectación de la obra y de su proceso comunitario. Este plan deberá formularse con participación efectiva de quienes impulsaron, crearon y utilizaron este espacio cultural, así como de las organizaciones locales vinculadas a su historia.

7. Restablecimiento de la expresión cultural comunitaria. Establecer medidas orientadas a restituir la posibilidad de creación, expresión y apropiación cultural del espacio por parte de la comunidad. Estas medidas deberán ser acordadas con el equipo ejecutor de la obra y artistas, participantes y considerar, entre otras alternativas, la creación de una nueva obra comunitaria en un emplazamiento pertinente con el equipo ejecutor inicial, con condiciones de visibilidad, permanencia, acceso y reconocimiento territorial adecuadas. Esta alternativa no debe presentarse como una equivalencia automática con la obra perdida, sino como parte de un proceso de reparación cultural.

8. Reconocimiento de las personas y organizaciones participantes. Incorporar mecanismos para documentar y reconocer la historia del mural, la participación del equipo local y la contribución de la ciudadanía a su creación. Se deberá considerar la elaboración de un registro histórico y visual de la obra y de su proceso, sin sustituir con ello las medidas necesarias para evitar o reparar su pérdida material.

9. Participación ciudadana vinculante para el diseño de las medidas. Establecer un mecanismo de trabajo con los artistas, gestores culturales que han invertido tiempo y esfuerzo en la creación de este proyecto, participantes y organizaciones comunitarias vinculadas al proyecto original, que permita discutir las alternativas de conservación o reparación antes de ejecutar las obras que pudieran

ocasionar la pérdida del mural. Las propuestas recibidas y las decisiones adoptadas deberán quedar debidamente documentadas y fundamentadas.

10. Definición de responsables, presupuesto y plazos. Si corresponde implementar medidas de mitigación o reparación, precisar quién será responsable de ejecutarlas, qué recursos se destinarán, cuáles serán sus etapas y plazos, y cómo se verificará su cumplimiento. Las medidas deberán estar definidas antes de que se produzca la afectación, y no quedar sujetas a compromisos indeterminados para una etapa posterior.

La pérdida de Trazos de Identidad constituye una preocupación que excede la conservación de una obra visual. Se trata de la posible desaparición de una expresión cultural construida con participación local, que representa una forma de habitar, interpretar y comunicar la identidad de un territorio.

Los murales comunitarios pueden convertirse en soportes de memoria, reconocimiento y encuentro, especialmente en sectores urbanos donde las transformaciones de infraestructura modifican los espacios cotidianos y las relaciones que las comunidades mantienen con ellos.

En este caso, el proceso de creación colectiva es parte fundamental del valor de la obra. Por esa razón, no resulta suficiente evaluar su pérdida únicamente desde criterios de materialidad, superficie intervenida o factibilidad de traslado. También corresponde considerar el trabajo cultural realizado, la participación de la ciudadanía y el significado que el mural adquirió para quienes formaron parte de su creación.

La ejecución de una obra pública de infraestructura vial debe procurar compatibilizar las necesidades de conectividad con la protección de la memoria, la identidad y la vida comunitaria. Cuando existe una afectación cultural identificable, se requiere una respuesta debidamente fundamentada y medidas proporcionales a la pérdida que se pretende evitar o reparar.

La existencia de un proyecto cultural financiado con recursos públicos exige, además, transparencia respecto de su destino. No sería adecuado que una iniciativa destinada a promover la cultura y la participación ciudadana desapareciera como consecuencia de otra intervención pública sin una evaluación específica de sus efectos ni una respuesta concreta frente a la comunidad que la hizo posible.

5. Solicitud final

Solicito que el Servicio de Evaluación Ambiental considere expresamente esta observación y que, dentro del procedimiento de evaluación del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, se determine la afectación del mural comunitario Trazos de Identidad, financiado por Fondart 2021, folio N.º 596111, y se evalúe fundadamente la suficiencia de las medidas propuestas por el titular para prevenir, mitigar o reparar dicha afectación.

Asimismo, solicito que se priorice la conservación de la obra en su emplazamiento original y que, si su pérdida resulta inevitable, se establezcan medidas específicas de reparación cultural elaboradas con participación efectiva de la comunidad, con responsables, recursos, plazos y mecanismos de seguimiento definidos.

La pérdida de este mural no es simplemente la desaparición de una obra realizada por un artista. Es la pérdida de un proceso de creación colectiva, de participación ciudadana y de memoria territorial construido con el compromiso de un equipo local. Su eventual eliminación no puede considerarse una consecuencia irrelevante de la ampliación vial ni resolverse mediante la mera sustitución de una imagen por otra.

El Ministerio de Obras Públicas, como organismo responsable de impulsar la infraestructura vial, debe dar cuenta de cómo se abordará esta afectación y de qué manera se evitará que las necesidades del

proyecto se impongan sin consideración suficiente por el patrimonio cultural y la identidad de las comunidades. Corresponde que esta pérdida sea identificada, evaluada y abordada mediante medidas concretas, oportunas y transparentes, de modo que el desarrollo de infraestructura pública no implique borrar la memoria de quienes habitan y construyen el territorio. ADJUNTO PROYECTO FOLIO 596111 lp._Fondart_2021.pdf"

910. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"A mi edad, ya jubilado, no se me habría pasado por la mente tener que pagar por transitar en los alrededores de la ciudad, por lo que me parece insólito que este proyecto, que beneficia directamente al puerto, se tenga que hacer parte de los costos la comunidad y yo, siendo persona mayor y con ingresos de jubilado chileno.

Por lo tanto, solicito al SEA le pida explicaciones al Titular del proyecto, por esta medida tan perjudicial para la comunidad."

911. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo la instalación de los cuatro pórticos de telepeaje TAG en el tramo urbano del proyecto "Ruta 78, face 1: acceso Sur a San Antonio. Es inaceptable que se pretenda cobrar un peaje por movernos dentro de nuestra propia comuna, afectando los viajes diarios de los vecinos de San Antonio, Llolleo y San Juan. Esto encarecerá el costo de la vida y el precio del transporte colectivo. Exijo que el titular eliminé los cobros urbanos y garantice caminos locales totalmente gratuitos y en buen estado para todos los residentes de la zona."

912. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy una persona pensionada que en primer lugar, manifiesto mi molestia porque en la comuna de Valparaíso existe la ruta La Pólvora, para que los camiones accedan al puerto y no contempla peajes, aunque ese movimiento portuario es muy menor al de San Antonio.

Entonces, no entiendo cual es el sentido de castigar a las y los sanantoninos, con la instalación de pórticos de peaje, que debemos pagar para ayudar a financiar esta ruta hacia y desde el puerto.

Ya bastante daño nos ha ocasionado esta ruta, en especial a mi población Barros Luco, que en el pasado expropio dos viviendas y ahora, lo harán con 27 viviendas."

913. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Exijo que no se instalen pórticos de cobro en los accesos a San Antonio, debido al grave impacto económico y social que esta medida podría generar para los habitantes de la provincia. Considero que esta iniciativa representa una carga injustificada para miles de personas que diariamente deben desplazarse por motivos laborales, educacionales, de salud, trámites, abastecimiento y otras necesidades esenciales.

La instalación de estos pórticos significaría un gasto adicional y permanente para las familias, trabajadores, estudiantes, comerciantes, transportistas y emprendedores, afectando directamente su presupuesto y calidad de vida. Para quienes deben ingresar y salir de San Antonio de manera habitual, el pago podría convertirse en un costo difícil de evitar, especialmente para las personas que no cuentan con alternativas viales adecuadas.

Además, esta medida podría perjudicar el desarrollo económico local, aumentar los costos de transporte y distribución de productos, encarecer bienes y servicios y afectar la actividad comercial de la provincia. Los habitantes de San Antonio no deben verse obligados a pagar un costo adicional por desplazarse dentro de su propio territorio para acceder al trabajo, la educación, la salud y otros servicios fundamentales.

Asimismo, la eventual búsqueda de rutas alternativas para evitar los cobros podría incrementar el tránsito por caminos secundarios y calles residenciales, generando congestión, mayores tiempos de viaje, contaminación, riesgos de accidentes y deterioro de la infraestructura vial. Estas consecuencias afectarían tanto a los residentes como a las comunidades cercanas a las rutas utilizadas para eludir los pórticos.

San Antonio y las comunas de la provincia necesitan mejores condiciones de conectividad, infraestructura y desarrollo, no nuevas barreras económicas que dificulten la movilidad de sus habitantes. La conectividad vial debe contribuir a mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las personas, sin transformarse en un gasto obligatorio que perjudique especialmente a quienes deben trasladarse diariamente.

Por todo lo anterior, exijo expresamente que no se instalen pórticos de cobro en los accesos a San Antonio. Solicito que se descarte esta medida y que se busquen alternativas que permitan mejorar la conectividad y la infraestructura vial sin imponer nuevos cobros a los habitantes de la provincia. Asimismo, exijo que la opinión de la ciudadanía sea considerada de manera efectiva y que se prioricen el bienestar de las familias, la economía local y el derecho a una movilidad accesible y justa para todos."

914. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo del cobro de peajes en la ciudad de san Antonio

Los valores son muy altos habitualmente

la ciudad es pequeña.

Los sueldos son bajos"

915. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La calidad de la ruta no es la mejor. Hay suciedad y animales muertos que pasan semanas en la carretera, sin que nadie se haga responsable de limpiar. La calidad de las rutas intercomunales tradicionales no están en las mejores condiciones, llena de baches.

la ciudad conecta de forma directa con el Camino de la Fruta, provocando que los camiones pasen todo el día por una avenida central de la ciudad, generando congestión y contaminación durante gran parte de la tarde.

Si nos enfocamos en la calidad de vida, el común de las personas no tiene los recursos para pagar, lo que provocaría un mayor problema que impactaría de manera directa en el bolsillo de la gente trabajadora."

916. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto no considera el trayecto de los vecinos de sectores como el tranque o cercanos, que deberían pasar diariamente por ahí para acceder a sus trabajos, lo que ocasionaría un gasto altísimo e importante para ellos y sus familias. Por lo tanto, su presupuesto económico se vería afectado considerablemente si este proyecto se llegase a realizar tal y como está.

Si se llegase a implementar, deberían otorgar pases de movilidad gratuita para los ciudadanos de San Antonio y alrededores para que sólo quienes vengan de paso o los camiones de carga y otros vehículos que prestan servicios tengan la obligación de pagar peaje."

917. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**1. Antecedentes y motivo de la observación***

Por medio de la presente, y en ejercicio del derecho de participación ciudadana establecido en el artículo 29 de la Ley N.º 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, en relación con los artículos 30 y siguientes de la misma ley y con el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (D.S. N.º 40/2012, arts. 89 y ss.), formulo observaciones al Estudio de Impacto Ambiental del proyecto «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», particularmente respecto del impacto asociado al reasentamiento de grupos humanos y de la medida de compensación MC-IC-CFA30D, denominada «Plan de Reasentamiento de Grupos Humanos».

Comparezco como persona natural y en mi calidad de hijo y familiar directo de dos personas adultas mayores cuya vivienda, ubicada en calle Angamos N.º 2848, comuna de San Antonio, se encuentra considerada entre los inmuebles afectados por el proyecto: doña Juana [información personal oculta], propietaria de la vivienda afectada, y don Alfredo [información personal oculta], su pareja e integrante del hogar afectado.

Mi preocupación principal es que el proceso de expropiación y posterior reasentamiento pueda provocar una pérdida de las condiciones materiales, sociales y territoriales que mis padres han construido durante su vida. Considero necesario que la evaluación ambiental establezca garantías claras, suficientes y verificables para evitar que las familias desplazadas terminen en condiciones de vida inferiores a las actuales.

2. Necesidad de garantizar condiciones de vivienda equivalentes o superiores

El reasentamiento no debe entenderse únicamente como la entrega de una indemnización económica o el traslado físico de las personas a otro inmueble. La vivienda constituye también un espacio de estabilidad, seguridad, pertenencia y vinculación con el entorno.

Por ello, solicito que el titular precise los criterios objetivos que utilizará para determinar que una vivienda de reemplazo ofrece condiciones equivalentes o superiores a las originales. Estos criterios debieran considerar, entre otros aspectos:

- Superficie del terreno y de la vivienda.

- Cantidad y distribución de habitaciones.

- Calidad constructiva y estado de conservación.

- Accesibilidad y condiciones adecuadas para personas mayores.

- Disponibilidad de servicios básicos.

- Cercanía a establecimientos de salud, comercio y transporte público.

- Seguridad del entorno y continuidad de las redes familiares, vecinales y comunitarias.

Solicito que dichos criterios sean explícitos, verificables y aplicables a cada hogar afectado, considerando sus características y necesidades particulares.

3. Relación entre la indemnización por expropiación y el costo real de reposición

Una preocupación fundamental es la posibilidad de que el monto de la indemnización por expropiación resulte insuficiente para adquirir una vivienda que permita restablecer las condiciones de vida existentes. La indemnización por la pérdida de un inmueble y las medidas ambientales de reasentamiento corresponden a ámbitos relacionados, pero no idénticos.

En consecuencia, solicito que el titular explique de manera precisa cómo garantizará el cumplimiento de los objetivos del Plan de Reasentamiento cuando la indemnización recibida no permita adquirir, en el mercado inmobiliario local, una vivienda de características equivalentes. Esta observación no pretende que el SEA fije el monto de una indemnización individual —materia ajena a su competencia— , sino que la medida de compensación ambiental sea efectiva, autosuficiente y no dependa exclusivamente de la capacidad económica de las familias afectadas.

Asimismo, solicito que se especifique cómo se considerarán los costos adicionales asociados a la reposición de una vivienda, tales como gastos notariales, inscripciones, traslado de pertenencias, adecuaciones necesarias y otros desembolsos derivados directamente del desplazamiento.

4. Protección especial de las personas adultas mayores

El reasentamiento puede tener consecuencias particularmente importantes para las personas adultas mayores, debido a su mayor dependencia de entornos conocidos, redes de apoyo, servicios de salud y condiciones de accesibilidad.

En el caso de mis padres, considero indispensable que el proceso incorpore una evaluación individualizada de sus necesidades, evitando soluciones estandarizadas que no respondan a su situación. Solicito que el titular precise qué medidas concretas contempla para las personas mayores, incluyendo acompañamiento social, asistencia durante la búsqueda de vivienda, apoyo administrativo y legal, coordinación del traslado y seguimiento posterior.

Asimismo, solicito que se evalúe cómo el cambio de residencia podría afectar su autonomía, sus desplazamientos cotidianos y sus relaciones familiares y comunitarias.

5. Participación efectiva de las familias en las soluciones de reasentamiento

Solicito que el Plan de Reasentamiento establezca mecanismos de participación real de las personas afectadas en la definición de las alternativas de vivienda y de localización. Las familias deben disponer de información suficiente, comprensible y oportuna para evaluar las opciones que se les presenten.

En particular, considero necesario que las personas mayores puedan participar con el acompañamiento de familiares o personas de su confianza, sin que ello implique sustituir su voluntad. También solicito que se establezcan mecanismos documentados para registrar observaciones, desacuerdos y solicitudes individuales, con plazos definidos de respuesta.

6. Continuidad habitacional y prevención de perjuicios durante el traslado

Solicito que el titular detalle las medidas destinadas a evitar períodos de incertidumbre o desprotección habitacional durante la ejecución del reasentamiento. Es necesario establecer qué ocurrirá si una familia debe abandonar su inmueble antes de contar con una solución definitiva de vivienda.

En tal caso, deben identificarse las medidas de alojamiento transitorio, sus condiciones, duración, financiamiento y mecanismos de seguimiento. Asimismo, solicito que se garantice que el traslado no se

produzca sin que previamente se hayan implementado las medidas necesarias para evitar un deterioro significativo de las condiciones de vida de las personas afectadas.

7. Seguimiento y evaluación posterior al reasentamiento

El cumplimiento del Plan de Reasentamiento no debiera evaluarse únicamente por el número de familias trasladadas o de viviendas adquiridas. Es fundamental verificar que las condiciones de vida de las personas efectivamente se hayan restablecido.

Por ello, solicito que el titular establezca indicadores de seguimiento relacionados con calidad habitacional, acceso a servicios, movilidad, redes de apoyo, condiciones económicas y satisfacción de las familias reasentadas. También solicito que se precise la duración del acompañamiento posterior al traslado, la periodicidad de las evaluaciones, los responsables de su ejecución y los procedimientos correctivos aplicables cuando se detecten perjuicios.

En este sentido, solicito considerar el criterio contenido en la Guía de Evaluación de Impacto Ambiental sobre Reasentamiento de Comunidades Humanas del SEA, que recomienda un seguimiento social posterior al traslado con una duración mínima de cinco años, en tanto parámetro orientador para dimensionar dicha medida.

8. Solicitudes concretas al Servicio de Evaluación Ambiental

En virtud de los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que, en el marco de la evaluación del proyecto:

***1.** Requiera al titular precisar los criterios objetivos de equivalencia o mejoramiento de las condiciones habitacionales de las familias reasentadas (sección 2).*

***2.** Solicite explicar cómo se garantizará una solución habitacional adecuada cuando la indemnización por expropiación no permita cubrir el costo real de reposición (sección 3).*

***3.** Exija identificar medidas específicas de protección y acompañamiento para personas adultas mayores (sección 4).*

***4.** Verifique la existencia de mecanismos efectivos de participación de las familias en la elección y evaluación de alternativas de reasentamiento (sección 5)*

***5**. Requiera establecer medidas claras de continuidad habitacional, financiamiento de traslados y cobertura de gastos directamente asociados al reasentamiento (sección 6).*

***6.** Verifique que el Plan de Reasentamiento contemple indicadores medibles, seguimiento posterior y mecanismos de corrección de impactos no resueltos (sección 7).*

***7.** Solicite que las obligaciones y responsabilidades del titular queden claramente definidas, de manera que su cumplimiento pueda ser fiscalizado.*

9. Consideraciones finales

La construcción de infraestructura pública puede responder a necesidades relevantes para la comunidad. Sin embargo, su ejecución no debiera trasladar a las familias afectadas costos sociales, económicos o personales que deterioren sus condiciones de vida. En particular, el desplazamiento de personas adultas mayores requiere medidas que reconozcan la importancia de la estabilidad residencial, la autonomía y los vínculos con el entorno.

Por estas razones, solicito que las presentes observaciones sean debidamente consideradas y respondidas de manera fundada durante el proceso de evaluación ambiental.

Dejo constancia de que esta presentación no implica aceptación de una eventual expropiación, de una propuesta de indemnización ni de una alternativa específica de reasentamiento. Tampoco constituye una renuncia a los derechos y acciones que correspondan conforme a la legislación vigente.

Esta observación contiene un Anexo

En mi calidad de integrante del hogar afectado, y en complemento a la presentación realizada por la propietaria de la vivienda familiar, me dirijo a usted para manifestar nuestra profunda preocupación por el proceso de reasentamiento que afectará a nuestra familia.

Junto con mi cónyuge, somos adultos mayores que hemos construido nuestra vida y nuestras redes de apoyo en el sector de Villa Barros Luco. Nuestra vivienda no es solo una estructura material, sino el soporte de nuestra vida cotidiana, nuestros recuerdos y nuestra relación con el entorno y los vecinos.

Entendemos que el proyecto reconoce el reasentamiento como un impacto significativo. Sin embargo, las medidas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental no nos entregan la certeza necesaria sobre cómo se restablecerán nuestras condiciones de vida. Nos preocupa especialmente:

1. La equivalencia de la vivienda: *que la nueva vivienda cumpla con estándares de habitabilidad, accesibilidad para nuestro núcleo familiar, considerando nuestra edad y necesidades, y un espacio equivalente a la de la vivienda en la que vivimos actualmente.*

2. La ubicación: *que el nuevo entorno nos permita mantener el acceso a nuestros centros de salud, servicios básicos, transporte y, sobre todo, nuestras redes de apoyo vecinal y familiar.*

3. La incertidumbre durante el proceso: *que no tengamos que dejar nuestra vivienda sin contar con una solución habitacional definitiva o, al menos, con un alojamiento transitorio digno, financiado y oportuno.*

4. El acompañamiento: *que se nos brinde apoyo social y psicosocial durante todo el proceso, considerando el desarraigo que significa abandonar un barrio consolidado por décadas.*

5. La verificación de los resultados: *que existan mecanismos concretos para comprobar que, después del traslado, efectivamente recuperamos nuestras condiciones de vida y que podamos plantear cualquier problema o disconformidad.*

Solicito que estos aspectos sean considerados en la evaluación ambiental del proyecto y que el titular se pronuncie sobre ellos, comprometiendo medidas verificables que protejan a los hogares más vulnerables, como el nuestro."

918. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es importante que el Titular del proyecto, lo asuma con la responsabilidad de cumplir los compromisos.

Lo anterior, en virtud de los ofrecimientos desde inicios del proyecto anterior, similar al actual, en el que se comprometió

1. Continuar Enlace Reuss, hasta empalmar con la calle Luis Reuss.

2. Instalar Pantallas Acústicas provisorias a la brevedad (fue parte de extensión de concesión anterior).

3. Generar la debida protección del humedal Ojos de Mar y Parque DyR, recordando que el primero se encuentra en instancias judiciales aun."

919. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Se sigue la misma tendencia del como ingresar dineros a las Arcas Fiscales o a las grandes empresas privadas de someten a este país, y lo estrujan hasta que no des más.

Como siempre se verán perjudicado los que tienen menos, el que debe ingresar a esta parte del mundo pq no tiene otra posibilidad que esa, llegar a la ciudad de San Antonio, a la pobre ciudad de San Antonio, ya sea por trabajo, estudios, enfermedades, en abastecerse de alimentos, y medicinas, etc etc, ya que tampoco se desarrolla al igual que el país, la descentralización de todo para el bienestar de los ciudadanos.-

Ahora se deberá pagar, es decir sigamos metiendo la mano al bolsillo del mas pobre, para financiar al mas rico y que este siga siendo mas rico.- Nadie sea ha dado cuenta de los que han ganado estas concesiones durante todo estre tiempo? Parece que no, y yo creo lo ellos lo tiene clarito y las autoridades que nos gobiernan tambien.- A nosotros los que pagamos el IVA completito, el IESP, y muchos otros no podemos rebajar nada de eso. Los grandes si lo hacen. El Puerto el primero de Chile, y unos de 10 mas importante de toda esta parte del mundo, genera y genera riqueza y que le queda a la ciudad? Nada, nada de nada.- Solo los ciudadanos pagamos el precio de ese desarrollo, soportando ruidos, destrucción de caminos, tacos cuando algo sucede en el ingreso, etc.- Porque no se les aplica a ellos un Peaje? Simple, porque son poderosos, y la ciudadanía de este caleta no pesa nada, pero vivimos en San Antonio, PRIMER PUERTO DE CHILE.

Tenemos solo un titulo que no vale nada para la ciudad y autoridad que no han sido capaces de conseguir algo interesante para la zona. No tenemos ni siquiera una Universidad de primer nivel para nuestros alumnos, debiendo realizar sus estudios fuera de la zona, y ahora estos deberán pagar aumentando sus costos de estudio para poder salir e ingresar a sus hogares.

Queremos noticias que beneficien a todos los que nacimos y nos hemos criado en esta zona, y no solo que el puerto crezca y sea el primero en el mundo, en medio de una ciudad pobre, sin desarrollo, económico, educacional, cultural, recreativo, donde sus habitantes se sientan felices de vivir el "PRIMER PUERTO DE CHILE"

No deseo en absoluto que se me cobre por salir o ingresar a la ciudad donde nací, y me crie.- NO AL PROYECTO DE LA RUTA 78, Fase 1: ACCESO SUR A SAN ANTONIO”

920. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No es posible que sigan cobrando y siga habiendo congestión vehicular, no hay alternativas no hay más proyectos de carreteras”

921. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No se justifica la construcción de uno o más pórticos de tag, esto porque la comuna presenta pésimas condiciones en sus calles, avenidas y caleteras.

Sumado a esto, la mala conexión que existe entre las comunas de San Antonio y Santo domingo, donde el tránsito en varios momentos del día es caótico tanto para ingresar o salir de una comuna a otra.

Por otro lado, la congestión que provocan los camiones al ingresar a la comuna propicia los tacos, contaminación ambiental, ruidos molestos, peligro para los conductores, ciclistas y peatones.

Si la construcción de nuevos pórticos nos trajera beneficios o mejoras sustanciales a la ciudadanía, con gusto estaríamos de acuerdo, pero lamentablemente no contamos ni con parques, ni espacios para la recreación, el deporte, cultura, ni nada.

NO A LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS PÓRTICOS TAG"

922. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Ya es caro viajar y el peaje por la carretera desde san antonio a algarrobo ya va en $4100. Todo carísimo"

923. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de pórticos tag o telepeajes afectaría directamente a la ciudadanía que se transporta a Leyda malvilla día a día por sus trabajos gente que trabaja en comunas o ciudades de alrededor de San Antonio ya que está cada día más baja la empleabilidad en. San Antonio los sueldos son muy bajos y el costo de vida más alto ojalá la autoridades competentes tomen en cuenta a la ciudadanía"

924. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en desacuerdo con el proyecto, ya que el camino señalado por instalación de tag es una vía para muchos trabajadores, escuela municipal y una forma de transitar más rápido para vecinos de la localidad de San Juan, que es injusto es para la población sanantonina mucha de recursos limitados que con esfuerzo se compraron un automóvil y que a diario con el alza del combustible siguen luchando para una mantener lo poco que pueden con sus recursos, siendo el primer puerto de Chile el que mueve las cargas portuarias del país, en vez de inyectar recursos en la comunidad, hacen a San Antonio una zona de sacrificio, un costo que los ciudadanos sanantoninos otra vez tendrán que subsidiar, se verá reflejado una alza general del transporte público, carga y por su puesto en el abastecimiento porque es un cobro más que tendremos que cubrir, que San Antonio sea una ciudad de crecimiento, educación y mejores oportunidades para sus pobladores"

925. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los nuevos tags en la ruta 78"

926. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es ILÓGICO que tenga que pagar por un acceso el cual el PUERTO SE DEBE HACER CARGO ESE COSTO ES DE ELLOS

ADEMÁS QUE TODOS LOS TERMINALES PORTUARIOS NO DEJAN NADA EN SAN ANTONIO, que ellos se hagan cargo"

927. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los nuevos pórticos, la ciudad es pequeña por lo que no aplica el costó por trasladarse como el grandes ciudades

no al tag"

928. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“En mi calidad de transportista y usuario habitual de la Ruta 78 y del acceso al Puerto de San Antonio, presento la siguiente observación al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio":

1. Solicito que el Estudio de Impacto Ambiental aclare cómo se gestionará el flujo de camiones de alto tonelaje (sobredimensionados y contenedores flat rack) durante la fase de construcción, para evitar congestión y accidentes en el acceso actual a San Antonio.

2. Solicito evaluar medidas de mitigación por ruido, emisiones y material particulado para las comunidades cercanas a la ruta, ya que el aumento de tránsito pesado afectará directamente la calidad de vida.

3. Solicito que se informe si el proyecto contempla zonas de descanso, estacionamiento regulado y vías de emergencia para camiones, considerando que actualmente no existe infraestructura adecuada para el transporte de carga en ese tramo.

4. Solicito que se transparente el sistema de cobro de peajes para transporte de carga pesada, y que se evalúe una tarifa diferenciada para no afectar la competitividad del transporte nacional.

Considero que este proyecto es necesario para mejorar el acceso al puerto, pero debe ejecutarse con medidas claras para los transportistas y las comunidades de San Antonio.”

929. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Como usuario de la comuna de San Antonio me opongo a la instalación de nuevos pórticos de tag , se transforma en un cobro abusivo por moverme dentro de mi misma comuna, de ser así los vehículos tomaran alternativas, por calles en mal estado y colapsadas.

Que beneficios nos trae el cobro abusivo a la comuna??? ya es una zona de alto impacto por los camiones que transitan día a día, cos su contaminación acústica, tacos, choferes mal educados que tiran sus orinas por la ventana en botellas de plástico y mas encima aguantar un cobro adicional.....

como comunidad decimos no mas tag ....”

930. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No estoy de acuerdo a la ejecución de este proyecto, ya que afecta la calidad de vida de miles de personas en el litoral.

Todos los ciudadanos del litoral central nos vemos afectados por la instalación de dichos pórticos.

Una zona de sacrificio no tiene porque además ver afectada su economía”

931. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Como Presidente de la Junta de Vecinos de la Villa Mar de Chile, vengo en comentar que nuestra Villa tiene más de 40 años de existencia, emplazada en paralelo al acceso sur del puerto de San Antonio.

La primera concesión de esta ruta fue hace más de 30 años, la Autopista del Sol. Esta ruta ha generado muchos impactos ambientales, que provocan externalidades como ruidos, vibraciones, polución de material particulado, emanación de gases, etc.

Debido a estas externalidades, se realizó múltiples observaciones y reclamos al MOP, a la Concesionaria y distintas autoridades relacionadas, desde la construcción de esta autopista, sin nunca conseguir nada. Se prometió instalación de pantallas acústicas 5 veces, y hasta ahora no se ha cumplido.

A la anterior concesionaria se le extendió el plazo por dos años, para que entre otros, instalara pantallas acústicas en nuestro sector, lo que no fue cumplido. Ahora tenemos una nueva concesionaria (SACYR), con un plazo de 32 años y un nuevo estudio que implementarían con una ampliación de dos pistas más.

Esta mejora de proyecto nos perjudicaría más todavía, agregando 4 cobros de peaje a la llegada a nuestra ciudad. Actualmente, circulan unos 5.000 camiones diariamente, como se puede apreciar, este aumento de externalidades es terrible, convirtiendo a nuestra ciudad en una ZONA DE SACRIFICIO, agravando más todavía la calidad de vida de nuestros vecinos.

Otro problema creciente es la vibración en nuestros hogares, que nos provocan sismos las 24 horas del día, los que en la noche se acentúan junto con olores por gases y material particulado.

Es por estas externalidades que sufrimos a diario, que pedimos a quienes proyectan estas obras, tomar en consideración todas estas problemáticas ya conocidas, que nos siguen afectando la calidad de vida, en especial en la salud de nuestra comunidad.

En este aspecto, debo hacer notar que el viento circula habitualmente de mar a cordillera, y el túnel trinchera al ser abierto, nos impacta con toda la contaminación que describo.

En el pasado hemos realizado observaciones (proyecto anterior) sin que se hayan tomado en cuenta, por ejemplo Ampliar la Trinchera/tunel, que va desde la Avenida Barros Luco hacia el oriente, en aproximadamente 800 metros, ya que en este sector se concentran muchas villas, a saber Villa Los Delfines, Villa Mar de Chile, Villa Arauco y Villa Las Dunas, hacia el norte de la ruta y Villa Estoril por el lado sur. Por ello es necesario soterrar este tramo de la ruta, para disminuir todas las externalidades que señaló.

Además, el proyecto considera agregar terceras pistas en ambos sentidos de tránsito, acercando aún mas las afectaciones por ruidos, vibraciones y polución a estas comunidades, que seguiremos pagando el costo directamente por estas mejoras al movimiento portuario.

Como dato comparativo, es necesario hacer saber, que el camino La Polvora construido para mejorar el recorrido de camiones entre la ruta 68 y el Puerto de Valparaíso, se ejecutó con 3 túneles y una longitud aproximada de 3.000 m., pero no cuenta con pago de peajes. Ello, aunque Valparaíso moviliza un quinto de la carga de San Antonio.

CONCLUSIONES.

Este proyecto genera indudablemente beneficios al movimiento portuario, generando mejora al transito de camiones hacia el puerto. Ello a costa de sacrificar la calidad de vida de la comunidad san antonina, dado se peack de 5.000 camiones día, que se incrementara hasta unos 11.000 camiones con la futura ampliación del puerto.

Por ello es de suma importancia ampliar la longitud de la trinchera, desde la Avenida Barros Luco al oriente, y sobre ella, generar un Parque de Esparcimiento que, permitiría compensar la calidad de vida de los habitantes de esta poblaciones aledañas, que por mas de 30 anos les perjudica.

Esta solución puede seguir el modelo de Avenida General Velasquez, Avenida Ossa y otras construidas en Santiago.

Finalmente, rechazamos la instalación de pórticos de peaje en sectores de acceso a la ciudad, porque no debemos ser parte del financiamiento de estas mejoras de la ruta al puerto."

932. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero expresar mi profundo malestar, indignación y preocupación frente a la instalación de cuatro pórticos en los accesos a nuestra comuna de San Antonio, una medida que amenaza con afectar a miles de personas que vivimos, trabajamos y nos desplazamos diariamente por esta ciudad.

¿Hasta cuándo se toman decisiones que afectan directamente a la ciudadanía sin considerar cómo repercutirán en la vida de las personas?

San Antonio es una comuna donde miles de familias se esfuerzan día a día para salir adelante. Aquí hay trabajadores que deben trasladarse a sus empleos, padres y madres que llevan a sus hijos a estudiar, adultos mayores que necesitan movilizarse y personas que deben viajar por razones de salud, trabajo o necesidades básicas. Todos necesitamos entrar y salir de nuestra comuna, y todos podríamos terminar pagando las consecuencias de una medida que no parece considerar suficientemente nuestra realidad. Me parece absolutamente preocupante que se pretenda instalar cuatro pórticos sin que exista una explicación clara, transparente y convincente sobre cómo afectará esta decisión a los habitantes de San Antonio. ¿Quién piensa en el bolsillo de los vecinos? ¿Quién considera el costo que esto puede significar para las familias? ¿Quién se hace responsable de las consecuencias que tendrá para quienes vivimos aquí?

¡No somos solamente una comuna de paso, somos personas, familias y trabajadores que tenemos derecho a ser escuchados y considerados!

Resulta indignante pensar que, además de enfrentar diariamente el costo de la vida, tengamos que preocuparnos por nuevas cargas económicas y dificultades para desplazarnos dentro y fuera de nuestra propia comuna. No estamos hablando de un problema que afectará solamente a unos pocos. Estamos hablando de una situación que puede perjudicar a toda una comunidad, sin distinción de sector, condición económica o lugar de residencia.

Por eso, considero que las autoridades deben dar la cara, informar con claridad y escuchar a la ciudadanía antes de avanzar con una medida de esta magnitud. No basta con tomar decisiones y después esperar que los vecinos acepten las consecuencias. La comunidad merece participar, conocer los antecedentes y recibir respuestas concretas.

¡SAN ANTONIO MERECE RESPETO!

No podemos permanecer indiferentes frente a decisiones que pueden afectar nuestra economía familiar, nuestra movilidad y nuestra calidad de vida. Es momento de levantar la voz, exigir explicaciones y defender los intereses de nuestra Comuna porque cuando una medida afecta a todos, la opinión de todos debe importar.

¡NO MÁS DECISIONES A ESPALDAS DE LA GENTE! ¡QUEREMOS RESPUESTAS, RESPETO Y SOLUCIONES!"

933. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro un real abuso la implementación de otro pórtico para cobro de tag hay gente que no son grandes empresarios portuarios que dan trabajo y están hasta el cuello con el alza de los combustibles

y ahora esto ...tengo familia de transportistas pequeños empresarios que cumplen con todo para seguir pero esto es un abuso .....basta ya."

934. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo ya que no tenemos porque pagar pórticos para entrar a nuestra cuidad"

935. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], en mi condición de reasentado, actualmente, ejerzo actividades económicas de las cuales depende el sustento de mi hogar. Dos Departamentos Interiores más un Local Comercial. El Plan de Reasentamiento no evalúa de forma desagregada el impacto en mis ingresos ni propone una estrategia clara de compensación por lucro cesante o capital de trabajo para reabrir mi fuente laboral en el nuevo destino de forma oportuna."

936. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los pórticos que se harán en San Antonio ya que para llegar a mi lugar de trabajo tendría que pagar 4 veces. Además si ponen pórticos tendrían que hacer vía lateral como en todos los lugares donde existen pórticos"

937. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], El SEA establece como criterio prioritario evitar la dispersión de las comunidades afectadas. Exijo que el titular aclare si ha gestionado terrenos o proyectos habitacionales específicos dentro de la misma comuna de San Antonio para mantener el tejido social de los vecinos afectados, evitando enviarnos a la periferia urbana o forzarnos a un reasentamiento individual que destruya nuestra red comunitaria histórica.

Por lo tanto, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que exija al titular responder detallada y formalmente a cada uno de estos puntos en el próximo informe (ICSARA), condicionando la aprobación del proyecto al cumplimiento estricto de soluciones habitacionales integrales, dignas y justas para todas las familias que sean desplazadas; por otro lado, exigir que el titular haga público el listado de puntos que garanticen el cumplimiento de las guías de reasentamiento que el Servicio de Evaluación Ambiental tiene a disposición"

938. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo rotundamente al cobro del Tag en la comuna de San Antonio porque es un gasto para mí grupo familiar, es un cobro abusivo y arbitrario"

939. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], solicita al SEIA, por su intermedio, pida al titular garantías para que este grupo familiar no quede en una situación peor a la que tenían; para eso exigen:

i) Acceso a casas o departamentos que cumplan con estándares de habitabilidad adecuados, habitabilidad térmica y espacio suficiente según el núcleo familiar

ii) Que las nuevas propiedades se entreguen con las escrituras e inscripciones legales correspondientes al día sin costo para los vecinos

iii) Si en las viviendas actuales operaban almacenes, talleres o actividades económicas, se debe exigir la restitución de la infraestructura comercial y apoyo económico por el tiempo en que los negocios dejen de funcionar debido al traslado.

iv) Financiamiento total de camiones de traslado, personal de carga y embalaje.

v) Si hay un desfase entre la salida de la vivienda original y la entrega de la nueva, la empresa debe pagar un arriendo de transición

vi) Que el nuevo terreno esté cerca de los centros de salud (CESFAM), colegios, jardines infantiles y conectividad de transporte público para no aislar a la comunidad."

940. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], En el Anexo Capítulo 04 correspondiente al Estudio de Impacto Vial, por su parte en la intersección de Pablo Neruda con O'Higgins y Angamos, figura 75 página 115 e intersección Barros Luco con Carlos Demarchi e ingreso trinchera lado oriente, se concentran flujos mixtos y alta interacción con distintos vehículos motorizados y transporte de carga; en el esquema de ambas figuras no se analizan las áreas de conflicto peatonal y acceso vehicular de las personas que habitan en la Población Barros Luco, por tal situación, solicito al SEIA pida al titular amplie información al respecto estimando impacto de los tiempos versus la capacidad de saturación en esos cruces; del mismo modo, el SEIA debe estudiar este conflicto por cuanto no se observa se encuentre analizado y por lo mismo, se le asigne el carácter de impacto significativo."

941. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], vengo a explicar lo siguiente: El proyecto señala de forma genérica que se realizarán expropiaciones. Sin embargo, no detalla la metodología que usará para cumplir con el estándar que el SEA dispone para el caso de "indemnización al costo de reposición". Conforme la explicación recién detallada, al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular: i) explique cómo calculará los valores de suelo y construcción en San Antonio a precios actuales de mercado inmobiliario ii) cómo el titular garantizará que el dinero entregado permita adquirir una vivienda de igual o mejor calidad, sin depreciación por antigüedad y cubriendo todos los gastos asociados al traslado (corretajes, mudanza, trámites notariales e inscripciones)."

942. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], Al ser desplazado de mi barrio consolidado por décadas, sufriré un desarraigo severo que afectará mis redes de apoyo vecinal, acceso a la salud (CESFAM) y educación. El Estudio de Impacto Ambiental no detalla de forma concreta las medidas del Plan de Gestión Social a 5 años exigido por el SEA. Solicito que se especifiquen los programas de apoyo psicosocial, los subsidios transitorios de arriendo en caso de desfase en la entrega de la nueva solución habitacional, y los planes de inserción en el nuevo entorno vecinal."

943. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], El túnel o trinchera proyectado de modo soterrado y frente a las casas habitaciones de la población Barros Luco es reconocida como una zona sensible; no obstante, el titular no incorpora análisis de ventilación, tampoco de iluminación, ni paisajismo del soterrado continuo; al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular explique con la mayor cantidad de detalles lo siguiente: i) anteproyecto paisajismo del tramo cubierto (cubierta verde, accesos, iluminación cálida, arte urbano ii) participación ciudadana y vinculante de la jjvv en el diseño iii) compromiso de ejecución antes de operación con indicador verificador"

944. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en sector rural del Tabo entre lo Abarca y Quillaicillo. La instalación de pórticos, sin vías alternativas gratuitas y de calidad, no justifica la instalación de nuevos cobros por el uso de carretera o vía de acceso a San Antonio, donde diariamente trabajo. El libre desplazamiento está garantizada en nuestra constitución, pero si no tengo los medios para pagar peaje o TAG, ese libre desplazamiento me lo están coartando. Si van a poner un cobro en un camino de uso público, al menos este sea nuevo y que se halla construido en terreno privado. Al ser un camino público en terreno fiscal, tengo derecho de usarlo sin pagar. Los nuevos pórticos de cobro, solo serán un negocio para empresa privada avalado por el estado, a costa de nuestros bolsillos."

945. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta], Como vecino-propietario de Barros Luco, colindante a trinchera, Enlace Barrancas, Estero El Sauce y sistema Ojos de Mar, solicito al SEA acoger y exigir Adenda con sondajes, rescate, modelo visual/lumínico, plan festivo-turístico y matriz CAV corregida; ordenar reunión presencial en sede Barros Luco con especialistas y veedores vecinales; y no calificar favorablemente hasta subsanar contradicciones de fases, leyes (17.288/1970, DS 82/2010), PAS 132/133 y CV-PAI01 60%)"

946. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Rechazo a la instalación de pórticos de telepeaje en el tramo urbano de San Antonio.***

Por medio de esta observación, quiero expresar mi rechazo a la instalación de nuevos pórticos de cobro (Free Flow) en el tramo urbano de San Antonio, ya que considero que esta medida puede afectar tanto económicamente a las personas como a la calidad de vida de quienes viven en la comuna y sus alrededores.

***1. Impacto económico:** Estos cobros significarían un gasto adicional para quienes necesitan trasladarse frecuentemente por estas vías. En mi caso debo trasladarme haciendo uso de esas vías, por lo que este cobro afectaría directamente mi bolsillo, al igual que el de muchas otras personas que necesitan desplazarse entre ambas comunas. Por ejemplo para ir a realizar la revisión técnica debo pagar peaje*

***2. Congestión vehicular:** Muchas personas podrían optar por utilizar calles alternativas para evitar pagar estos cobros, la caletera es de tierra o con un pavimento destruido, expuesto al movimiento de camiones lo que aumentaría el tránsito y los atochamientos en sectores que ya presentan problemas de congestión.*

3. Contaminación y calidad de vida: *El aumento del tránsito, especialmente de camiones en sectores residenciales, podría generar más ruido, contaminación y problemas de seguridad, afectando la tranquilidad y el bienestar de los vecinos.*

Entiendo que es necesario mejorar los accesos viales al puerto de San Antonio, pero estas mejoras deben considerar también a las personas que vivimos en las comunas cercanas y que necesitamos trasladarnos habitualmente por estos caminos. Creo que el valor del tag de Puangue lo dividirán en pórticos de San Antonio Malvilla y otros, obteniendo el doble de pagos por la gente que circula en la zoma por razones de trabajo.

Considero que antes de implementar esta medida se deberían evaluar otras alternativas que no signifiquen un gasto adicional para las familias ni perjudiquen la calidad de vida de los vecinos. El desarrollo de la ciudad es importante, pero no debe hacerse a costa de la economía y el bienestar de las personas*."*

947. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy completamente en desacuerdo tener que pagar y congestionar la comuna por un mal servicio"

948. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Creo que esto afectará a la calidad de vida de tod@s los San antoninos , habrá un impacto en la vida de tod@s quienes utilizamos"

949. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Instalar pórticos significará comprar los famosos tag, que de baratos nada ! Cómo es posible que además tengamos que pagar por entrar a nuestra ciudad! Ese dinero solo irá al estado y a la gente trabajadora nada! No estoy de acuerdo con las instalaciones!"

950. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": coherencia temporal de las modelaciones.

En el capítulo 5, tablas 54 a 56, se presentan escenarios de construcción correspondientes a los años 2027 y 2028. Asimismo, en su página interna 10 se utiliza el año 2030 como referencia de inicio de la concesión para las estimaciones atmosféricas. Estas referencias deben conciliarse con el cronograma publicado, que contempla construcción durante 2028–2031 e inicio de operación durante 2031.

Solicito identificar el cronograma vigente y explicar qué representan los años utilizados en cada modelación. Si corresponden a escenarios de referencia anteriores, solicito acreditar su representatividad para las fechas efectivas del proyecto.

La explicación debe considerar cambios de demanda, composición vehicular, configuración de la red y coincidencia con otras obras. Si esas diferencias afectan los resultados, solicito actualizar los cálculos y las conclusiones ambientales correspondientes.

Solicito precisar, además, cuándo comenzarían a funcionar y cobrar los pórticos respecto de la ejecución de las distintas obras. Si su puesta en servicio es anticipada o parcial, debe evaluarse ese escenario específico, con las alternativas de circulación efectivamente disponibles en ese momento.

No basta actualizar las fechas del texto si permanecen supuestos de tránsito que ya no representan las condiciones previstas."

951. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": corrección de unidades y porcentajes en la evaluación vial.

En el capítulo 5, página interna 64, tabla 54, la velocidad promedio de la etapa 2, punta mañana, disminuye desde 35,6 km/h en la situación base hasta 28,7 km/h con proyecto. La reducción es de 6,9 km/h, equivalente aproximadamente al 19,38 % respecto de la base.

Sin embargo, el texto explicativo señala una disminución de 6,9 %, confundiendo la diferencia absoluta con la variación porcentual.

Solicito corregir esta inconsistencia y revisar las restantes variaciones de velocidad informadas en ese apartado, distinguiendo claramente unidades físicas y porcentajes.

Solicito identificar si las conclusiones y calificaciones ambientales utilizaron los valores originales de la modelación o los porcentajes interpretados incorrectamente. Debe explicarse si la corrección modifica la magnitud atribuida al impacto o la suficiencia de las medidas.

Si se concluye que el error no altera los resultados ambientales, solicito fundamentarlo mediante una comparación explícita. Esta observación no presume que la modelación completa sea inválida: exige establecer el alcance del error y asegurar la trazabilidad de sus conclusiones."

952. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados ,como familia nos vemos afectados. Como es posible que cobren sino arreglan ni las calles. Es un abuso tremendo. No se justifica para nada colocar un TAG donde los que vivimos acá en la zona tengamos que pagar para entrar y salir de la comuna. Falta iluminación ocurren muchos accidentes en este tramo porque de noche no se ve. Y quieren poner TAG. Ya basta de abuso. Arreglen las calles primero. Cobran permiso de circulación, revisión técnica un montón de cosas . ya la carretera tiene 5 TAG en camino. Santiago y ahora quieren poner otro. NO MAS TAG YA BASTA"

953. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": representatividad territorial de los tiempos promedio.

Solicito justificar que los tiempos promedio de la red utilizados en la evaluación permiten detectar adecuadamente las afectaciones de comunidades y recorridos específicos.

Una variación promedio reducida puede coexistir con aumentos importantes para un grupo de usuarios. Por ello, solicito complementar los indicadores generales con resultados por pares de origen y destino, sectores residenciales y accesos relevantes.

El análisis debe informar distribución de tiempos, recorridos más afectados, cantidad de usuarios involucrados y variabilidad entre períodos. Solicito incluir percentiles altos de tiempo de viaje, o indicadores equivalentes debidamente justificados, junto con los promedios.

Para la operación de los pórticos, solicito distinguir los usuarios que mantienen su recorrido pagando de aquellos que utilizan alternativas gratuitas. Una eventual reducción promedio de tiempos no permite descartar perjuicios concentrados en este segundo grupo.

Solicito comprobar también que la extensión de la red modelada incluya los desvíos completos. Si un recorrido alternativo queda parcialmente fuera del modelo, deben incorporarse sus tiempos y distancias para evitar una comparación incompleta.

Las conclusiones sobre significancia deben identificar quiénes experimentan los cambios y su intensidad, además del resultado agregado."

954. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": evaluación específica de usuarios de transporte público.

El cálculo de tiempos promedio de vehículos livianos desarrollado en el capítulo 5, página interna 65, descuenta los vehículos de rutas fijas correspondientes al transporte público.

Solicito identificar el análisis específico que permite evaluar los efectos sobre sus pasajeros, evitando utilizar los resultados de vehículos livianos como representación suficiente de toda la población.

La evaluación debe considerar número de pasajeros por servicio, tiempo dentro del vehículo, espera, caminatas, transbordos y acceso a paraderos. Solicito informar resultados por recorrido y período, utilizando indicadores ponderados por personas cuando corresponda.

Respecto de los pórticos, solicito explicar si el modelo mantiene fijos los recorridos, frecuencias y tarifas a pasajeros. Si así ocurre, debe justificarse ese supuesto y examinar escenarios razonables de modificación ante el cobro.

Mantener constante el comportamiento de un servicio en una modelación no demuestra que permanecerá constante en la operación real.

Si existe una evaluación complementaria que resuelve estos aspectos, solicito individualizarla y explicar cómo sus resultados se incorporaron a las conclusiones sobre conectividad y acceso a servicios."

955. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece aberrante que quieran instalar pórticos de peajes para los 4 puntos que se tienen planificados.

Hago esta observación desde la preocupación, ya que, como San Antonina de nacimiento en este territorio he tenido que tolerar varios tipos de contaminación por la negligencia del proyecto puerto exterior y estoy en total desacuerdo con la ampliación hacia el megapuerto de San Antonio.

Han contaminado aguas del humedal ojos de mar y playa de Llolleo. Además, la contaminación acústica y lumínica que este proyecto ha generado durante años ha afectando a aves migratorias, rapaces y las que habitan en las lagunas del humedal urbano y costero ojos de mar.

Creo que no toman en consideración la biodiversidad que existe en estos territorios y la importancia que tienen los humedales, aunque no me sorprendería teniendo el pensamiento de una expansión sin pensar en la zona de sacrificio ambiental en la que se ha convertido San Antonio….

Vuelvo a reiterar NO A LOS PÓRTICOS DE PEAJES Y MUCHO MENOS NO AL MEGAPUERTO."

956. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": duración acumulada de la afectación de conectividad.

En el capítulo 4, tabla 82, página interna 182, la duración del impacto IC-CFA30-A se valora considerando la permanencia de intervenciones inferiores a un año en cada frente de obra.

Solicito justificar esa unidad de análisis desde la perspectiva de los grupos humanos afectados. Una comunidad puede experimentar restricciones continuas o reiteradas si su recorrido habitual atraviesa frentes simultáneos o sucesivos, aunque cada intervención individual dure menos de un año.

Solicito presentar un cronograma territorial que relacione frentes de trabajo, desvíos, restricciones y recorridos utilizados por cada comunidad. Debe determinarse la duración efectiva de la afectación para esos usuarios, incluyendo eventuales períodos de recuperación.

A partir de esa información, solicito revisar el valor asignado a duración y su incidencia en la calificación del impacto.

Asimismo, solicito distinguir los efectos constructivos de aquellos que pudieran continuar por la nueva configuración vial o por el funcionamiento de los pórticos. No debe presumirse que todas las condiciones de movilidad se restablecen al finalizar las obras sin comparar expresamente las situaciones anterior y futura."

957. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": trazabilidad de las emisiones operacionales y efectos de redistribución del tránsito.

Solicito aclarar el alcance de la evaluación atmosférica operacional del capítulo 5, páginas internas 10 y 11, donde se presentan antecedentes del flujo vehicular y, posteriormente, emisiones asociadas al mantenimiento y conservación.

Solicito identificar qué inventario alimenta cada modelación y qué fuentes se consideran para determinar el aporte atribuible al proyecto.

La comparación debe distinguir la evolución del tránsito que ocurriría sin proyecto de los cambios inducidos por la infraestructura y su sistema de cobro: redistribución hacia otras vías, variaciones de distancia recorrida, velocidades y congestión.

No solicito atribuir al proyecto todas las emisiones del tránsito preexistente. Solicito determinar correctamente sus diferencias respecto de una situación sin proyecto comparable.

Si los pórticos modifican la elección de rutas, solicito verificar que las emisiones resultantes en vías alternativas estén representadas espacialmente y que se consideren los receptores expuestos en ellas.

Solicito acompañar una tabla de trazabilidad entre escenario vial, inventario de emisiones, fuentes modeladas y resultados por receptor. Si estos efectos ya fueron incorporados, deben identificarse los antecedentes que lo demuestran."

958. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": compatibilidad con evacuación y respuesta ante tsunami.

Solicito complementar o individualizar los antecedentes del capítulo 9 que demuestren la compatibilidad de la configuración vial y de los pórticos con las necesidades de evacuación y acceso de vehículos de emergencia.

Debe identificarse qué partes de la infraestructura se relacionan con zonas expuestas, rutas de evacuación y accesos a áreas seguras, utilizando cartografía oficial vigente.

Solicito evaluar capacidad de circulación, cruces peatonales, accesibilidad universal y posibles puntos de conflicto durante una emergencia, considerando escenarios de interrupción eléctrica o de comunicaciones.

Respecto del sistema de peaje, solicito describir el protocolo de emergencia: señalización, instrucciones a usuarios, tratamiento del cobro y mecanismos que eviten detenciones o maniobras inducidas por incertidumbre sobre su funcionamiento.

No se presume la existencia de barreras físicas en los pórticos. Se solicita evaluar el comportamiento del sistema completo y de sus usuarios.

Solicito precisar responsables, coordinación con autoridades competentes, condiciones de activación y mecanismos de comunicación. Las medidas de capacitación del personal deben complementarse con procedimientos verificables para los usuarios de la vía y comunidades relacionadas."

959. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": coherencia entre impactos relacionados y criterios de valoración.

Solicito explicar la diferencia entre los valores de duración asignados en la tabla 81 del capítulo 4 al impacto IC-CFA30-A, alteración de conectividad local, y al impacto IC-CFA31, alteración de circulación o aumento de tiempos de desplazamiento.

La evaluación integrada debe permitir comprender si estos impactos afectan a los mismos usuarios, durante los mismos períodos y por las mismas intervenciones. Si existen diferencias temporales, solicito identificarlas mediante cronogramas y receptores específicos.

Si corresponden a manifestaciones de un mismo fenómeno pero reciben valoraciones distintas, solicito justificar la consistencia de esa decisión y explicar cómo se preservan sus particularidades en la evaluación conjunta.

Solicito revisar los valores y conclusiones que dependan de esta distinción cuando no cuenten con respaldo suficiente.

Esta observación no sostiene que todos los impactos deban tener idéntica puntuación. Solicita que cada diferencia sea trazable y que la integración del análisis no diluya afectaciones específicas sobre desplazamientos cotidianos, servicios o actividades económicas."

960. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes, solicito que para la ampliación del nuevo acceso al puerto de San Antonio; i--instalen pantallas acústica (las que hemos solicitado por años),

Mejorar los sobresalto de camino, y así evitar las vibraciones.

Mitigar la polución.

Una vez finalizado los trabajos, cumplan con lo prometido (áreas verdes, pasarela y limpieza del lugar)

Considerar el no tener que pagar para llegar a nuestros hogares."

961. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación complementaria al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio": fundamento de la significancia y sensibilidad de las calificaciones.

Solicito justificar los umbrales numéricos de significancia utilizados en el capítulo 4, tabla 3, y explicar cómo se relacionan con los criterios de evaluación de los efectos sobre sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

La puntuación debe estar respaldada por antecedentes sobre intensidad, extensión y duración de las afectaciones. Solicito que las conclusiones no se limiten a señalar que un resultado queda bajo el umbral de la metodología adoptada.

Para conectividad y acceso a servicios, solicito identificar las condiciones observables que permitirían considerar una afectación significativa: población involucrada, dependencia del recorrido, variaciones de tiempo, frecuencia y persistencia de la dificultad, entre otras pertinentes.

Solicito realizar un análisis de sensibilidad de las calificaciones cuando existan incertidumbres relevantes en sus parámetros, explicando si cambios técnicamente plausibles modifican la clasificación obtenida.

Si se descartan efectos del sistema de cobro antes de aplicar la metodología, solicito explicar el criterio y los antecedentes de ese descarte. Una interacción no evaluada no puede considerarse resuelta únicamente por las puntuaciones asignadas a otros impactos."

962. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero injusto que los pobladores de San Antonio tengamos que pagar TAG en todo el radio de la cuidad, ya que como cuidad pagamos un alto costo social al convivir con las faenas del puerto. Sufrimos con las malas condiciones de los caminos en las áreas extraporturias. Entiendo que las faenas portuarias genera ganancias para la región pero no así para San Antonio. Consideró insólito que nosotros como pobladores tengamos que pagar un costo económico y social por interactuar en la faenas portuarias."

963. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La difusión de este proyecto se ha centrado solo en Barrancas, sector que será impactado de manera severa; del mismo modo, los habitantes de San Antonio y Llolleo no fueron incorporados a los talleres. Aprobar un proyecto de esta magnitud sin haber realizado talleres explicativos con maquetas y planos en las sedes vecinales del sector vulnera los derechos de participación.

Al SEIA le solicito, por su intermedio, exija al titular la muestra de maquetas explicativas que muestren de manera más explícita la ubicación de los pórticos como también planos que muestren de manera más precisa las terceras pistas"

964. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En primer lugar, se entiende que una infraestructura concesionada requiere mecanismos de financiamiento que permitan solventar su construcción, operación y conservación. Sin embargo, preocupa que los desplazamientos habituales de los habitantes de San Antonio, especialmente de zonas rurales y de extensión urbana como Aguas Buenas, San Juan, Malvilla e incluso Cuncumén, quienes utilizan frecuentemente el enlace a través de Leyda, y de las comunas vecinas, puedan quedar condicionados al pago de tarifas para actividades tan cotidianas como trasladarse por motivos laborales, educacionales, de salud, familiares o de acceso a servicios.

En mi caso particular, ***soy una persona que trabaja en el sector de Cuncumén, por lo que la implementación de estos sistemas de cobro me afectaría de manera directa, al generar un costo económico adicional asociado a mis desplazamientos habituales por motivos laborales****. Esta situación no solo representa una carga financiera para quienes debemos utilizar estas vías de manera frecuente, sino que también afecta la conectividad y accesibilidad de los sectores rurales, cuyos habitantes y trabajadores dependen de estas rutas para desarrollar sus actividades cotidianas.*

Esta situación adquiere especial relevancia si se considera que una parte sustancial del aumento de la demanda vial se encuentra asociada al desarrollo de la actividad portuaria y logística nacional. En ese sentido, se considera necesario compatibilizar el modelo de financiamiento de la concesión con condiciones razonables de accesibilidad para la población local, procurando que los costos derivados del desarrollo portuario no recaigan sobre quienes habitan y trabajan en el territorio, quienes soportan directa y permanentemente las externalidades portuarias, tales como ruidos, vibraciones, congestión vehicular y deterioro de pavimentos, entre otras.

Por lo tanto, se solicita eliminar los sistemas de cobro en el nuevo acceso entre el Enlace Luis Reuss y la Rotonda Curicó, denominados "Pórticos Reuss", y considerar únicamente los pórticos denominados "Pórticos Barrancas", proyectados en el ingreso y salida de la trinchera, con el fin de que dichos pagos sean asumidos por los desplazamientos asociados a la actividad logística-portuaria y no por aquellos correspondientes a la movilidad cotidiana de los habitantes y trabajadores del territorio."

965. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto me parece una burla hacia los ciudadanos de San Antonio. No solo es un cobro, sino que es una destrucción de la poca calidad de vida que existe en la comuna. No fueron capaces de observar el daño que realizan al ecosistema y la ya poca conectividad que existe con los sectores rurales? Estamos hartos de tener que sufrir las externalidades de ser ciudad puerto y no tener ningún beneficio. No estoy de acuerdo con el proyecto y espero que respeten la opinión de la comunidad."

966. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos , un daño para le gente que trabaja a las afueras de san antonio."

967. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo como ciudadano de la comuna de san antonio me opongo a la instalación de pórticos de tag, ya que aumenta mis gastos familiares, es cobro abusivo y arbitrario."

968. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El área de influencia del proyecto comprende un tramo de aproximadamente 2.780 metros en el Estero El Sauce y el Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo (Lagunas Norte y Sur). Para la caracterización físico-química y biológica se definieron 9 estaciones de monitoreo: 5 en el Estero El Sauce, 2 en la Laguna Llolleo Norte, y 2 en la Laguna Llolleo Sur.

La concentración de turbiedad excede los límites en la totalidad de las estaciones de monitoreo durante las campañas de verano e invierno.

Al SEIA le solicito, por su intermedio i) prohibición absoluta de realizar vertidos de efluentes, aguas de lavado de camiones o betoneras, y acopios de material excavado que puedan escurrir hacia el cauce del Estero El Sauce o hacia el vaso de las Lagunas de Llolleo ii) Condicionar las obras a la ejecución de un Plan de Monitoreo Quincenal de parámetros físicos y químicos (principalmente turbiedad, sólidos suspendidos totales, oxígeno disuelto y pH) en las estaciones EAC1 a EAC9 durante toda la fase de construcción, con reporte directo a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA)"

969. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con la instalación de Tag en los accesos a la comuna ya que van en contra de la calidad de vida de los habitantes de la comuna y además se encarece la vida para quienes viven o tiene sus hogares en la periferia de la comuna"

970. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy oriundo de San Antonio, aquí estudie, me profesionalice y trabajo en educación municipal en la comuna, por lo que mi movilidad a diario ocurre en la comuna, para movilizar a mi hija, compras diarias, para trabajar, para hacer deporte.

Como también me dirijo a Cartagena por el acceso a Cartagena al dojo Sakura del que soy parte.

Un pórtico, significaría un incremento importante mensual a los gastos de vida, costo que solo añade peso para progresar, pensando en el perfeccionamiento profesional, opciones de recreación, tener la casa propia, emprender.

Cabe destacar que no existen caleteras que sostengan la vialidad para este caso, o para sopesar cortes de transito, como alternativa de ruta."

971. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Horrible donde pondrán los pórticos sin siquiera ver el impacto medioambiental que generaría y el gasto extra que tiene que tener el san Antonino, donde los recursos acá escasean. Porque no piensan en las personas? Que cada vez les cuesta más llegar a fin de mes? Y además le suman extra diario? Y las personas que todos los días tienen que pasar por ahí?"

972. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En esta ciudad no necesitamos esos pórticos...por ser una ciudad olvidada habitacional, educacional, laboral y ecológicamente... Las condiciones en que la ciudad decrece en vez de desarrollarse y la gente empobrece no son condiciones para un cobro extra para quienes deben salir a buscar trabajo, educación y salud en otra ciudad porque acá si te enfermas, y no tienes recursos te mueres.

Yo quiero y amo a mi ciudad natal, pero la quiero bien y por eso vengo a demostrar mi inconformidad con las decisiones que toman unos pocos que solo quieren enriquecerse a costa del sacrificio de toda una comunidad."

973. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como nacida y criada en este puerto me opongo. Me parece sumamente inapropiado poner pórticos ya que afecta directamente a niños que asisten al colegio de mi hija creando un cargo extra a lo cara que esta la vida sin contar que incrementará los valores de todo como es de costumbre y eso nos afectará de manera negativa a los ciudadanos de san Antonio quiero ver mi puerto lindo no cobrando por transitar"

974. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es una burla la futura implementación de pórticos de peaje en nuestra comuna, muchos nos veremos afectados por estos cobros, personas que incluyéndome transitamos todos los días por el sector señalado dentro de los planes y es totalmente injusto para la comuna. Considerando además que tampoco se prometen mejoras en la ciudad y las ganancias que estos pórticos conlleven no se quedarán acá en la ciudad. El estado de las calles y carreteras no se pone con un compromiso de mejora tras esta implementación, solo se vienen noticias negativas si se llegan a instalar los pórticos de TAG."

975. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso sur a San Antonio, por el perjuicio económico que irá directamente a las familias, trabajadores de la zona y adultos mayores, .

Por otra parte, la futura implementación de estos pórticos segregará parte importante de los habitantes de nuestra comuna, afectando la conectividad local y un aumento considerable del flujo vehicular por las principales avenidas de San Antonio, al intentar evadir el cobro de los pórticos en virtud del ahorro del presupuesto de las personas.

El desarrollo vial de la Comuna del primer Puerto de Chile no debe financiarse a costa de los bolsillos de sus habitantes, ya pagamos un alto costo en nuestra calidad de vida en torno a toda la actividad de la cadena logística portuaria y transporte de carga por carretera.

Este rechazo lo fundamenta los principios de igualdad ante la ley del bienestar común, según los artículos 1 y 19 Nº 2 de las Constitución Política y la necesidad de evaluar los posibles efectos sobre los sistemas de vida y costumbres de la población. conforme al artículo 11 letras C) de la Ley Nº 19.300.

Solicito por esta vía el rechazo absoluto de la instalación de pórticos y que se evalúen alternativas viales que no impongan más carga económica para los habitantes de San Antonio."

976. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro imposible la sola idea de que construyan pórticos a la salida de San Antonio, yo todos los días tránsito por ahí, mañanas, tardes, incluso a veces más de dos veces al día, cuando debo baje a buscar o comprar algo porque trabajo en malvilla y vivo en el convento, mis hijas (de 13 años y 2 años) van al colegio y jardín en san Antonio, por lo tanto, me parece inaceptable su medida, tendré que pagar más aparte de la bencina que debo tener a diario?, esto sería un verdadero abuso a la comunidad y a

la personas trabajadoras que nos esforzamos día a día a salir adelante en este país que está cada vez más caro y con más delincuencia"

977. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Trabaje 30 años para engrandecer al País y al que es ahora el primer puerto de chile, 25 años de dirigente social, y creo conocer bien la realidad de la ciudad, con una cesantía de dos dígitos calles y acceso portuario que colapsa ante cualquiera dificultad en la ruta 78 y nos quieren injustificadamente someternos a unos pórticos de cobros, cuando hemos sido abandonados por el estado en materia vial, el gasto para los cientos de trabajadores, estudiantes, comerciantes y personas en general que se desplazan todos los días por donde quieren operar esos pórticos, les garantizo el colapso vial si llegan a operar esos pórticos, cuando los vehículos utilicen el UNICO camino alternativo para bajar a la ciudad que sería la calle Pedro Montt, convirtiendo en ciudad de caos y porque no decir las urgencias médicas con desenlaces a lo mejor fatales,

La concesionaria el único adelanto que muestra hoy es ya tener el pórtico instalado, no vemos cambios estructurales que justifiquen para esta arbitraria decisión de cobrar.

por ningún motivo NO AL COBRO PARA LOS SANANTONINOS"

978. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por este medio manifiesto mi rechazo a este proyecto de tag para ingresar a San Antonio como persona que vive en área rural que necesitamos contantemente viajar a San Antonio para estudiar, trabajar ir a médico a terapias con mi hija con discapacidad, abastecernos de alimentos y un sin fin de cosas más que por vivir en área rural tenemos limitado, esto tendrá un efecto negativo en toda nuestra vida limitando nuestro presupuesto económico que no es menor con las contantes alzas de la bencina espero tengan un poco de consideración y por último haya una alternativa como caletera que debería ser obligatoria para mitigar en algo todo el costo que tendremos que pagar"

979. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Somos una familia de 4 personas 2 de nosotros trabajamos en san antonio y vivimos en el sector de Leyda, al poner estos pórticos nos incrementan los gastos mensuales, en lo personal es inaceptable que pongan estos pórticos ya que somos criados y nacidos en la zona, además que la situación económica está muy complicada, sumando todas las alzas que hemos tenido"

980. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"Por medio de la presente, manifiesto mi **formal y categórico rechazo** a la instalación de pórticos de cobro contemplada en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio". Dicha medida generará un **grave impacto socioeconómico** en la comunidad, afectando directamente el presupuesto de trabajadores, familias, estudiantes y adultos mayores que dependen de esta vía para sus desplazamientos cotidianos. La implementación de este sistema de tarificación encarece de manera desproporcionada el costo de vida y vulnera el derecho a una movilidad justa y accesible, precarizando la calidad de vida de los habitantes del sector que cotidianamente deben trasladarse por motivos laborales, educacionales y de salud."*

981. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El estudio define explícitamente al Estero El Sauce como el principal receptor superficial de las obras de drenaje urbano, saneamiento vial y evacuación de aguas lluvias proyectadas en el trazado de la ruta (que incluye la zona de la trinchera)

Todas las escorrentías o aguas acumuladas en la franja vial y en las obras soterradas son conducidas y descargadas hacia el curso del estero y estas, a su vez, descargan aguas abajo al Río Maipo y de manera soterrada a la laguna norte; por su delicada fragilidad, solicitarle al titular que: "El bombeo o descarga de aguas de infiltración o excavación procedentes de la trinchera sin previa decantación la ejecuten con la mayor cantidad de filtros"."

982. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivimos en Leyda. En un condominio rural donde habitamos 700 personas aproximadamente. Por nuestra lejanía nuestros recorridos habituales son hacia san antonio por carretera. Los pórticos nos afectarán de sobremanera nuestro presupuesto familiar y en desmadro de nuestra calidad de vida."

983. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el numeral 3.1) correspondiente a Medio Físico: Atmósfera, 3.1.2 Calidad del Aire, en la página 11el titular recurrió a utilizar datos de una empresa que se encuentra fuera del área de influencia, distante a 4,7 kilómetros de distancia del proyecto Ruta 78 Fase 1; en la página 13 el titular muestra un mapa que muestra la distancia antes detallada, La dinámica de viento, la rugosidad urbana y las emisiones de esa zona no reflejan la condición atmosférica del corredor urbano de la Ruta 78.

La utilización exclusiva de estos datos secundarios vulnera el requerimiento de representatividad detallada del área de influencia establecido en el artículo 18 literal e) del Decreto Supremo N° 40/2012 (Reglamento del SEIA) y en las guías técnicas de calidad del aire del SEA.

Al SEIA le solicito, por su intermedio pida al titular ejecute una nueva evaluación predictiva de impactos de material particulado re-modelada utilizando datos basales propios y representativos del sector urbano, condicionando la calificación ambiental del proyecto a la entrega de dicha información basal validada."

984. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Trabajo en salud.

Y veo la dificultad que tiene la gente de los sectores rurales para llegar a muestro hospital, principalmente por el costo económico y la movilización escasa. Con las bajas pensiones, la tremenda alza en los combustibles y más con peajes, será aún más difícil llegar. Los adultos mayores muchos requieren atenciones por especialistas frecuentes y estos pórticos marcarán más inasistencias de estos. A ello aumentará el gasto de los municipios quien muchas veces asumen traslados ya sea en ambulancias u otros móviles."

985. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No apoyo el tag, ya que esto no es bien para la comunidad, al contrario, perjudica a toda la comunidad y sobre todo a la gente que trabaja en los lugares de malvilla o sus alrededores, en mi caso esto nos

perjudica como familia, porque nuestro trabajo se encuentra en esa localidad y no por pasear vamos si no por motivos laborales que es imposible evitar pasar por estos lugares."

986. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el archivo 3.5) Ecosistemas Acuáticos Continentales, 3.5.1) Calidad del Agua, en la página 12, 13, 14, 15, 16 y 17 el titular ha ocupado datos correspondiente al EIA denominado Puerto Exterior; la utilización de información secundaria como antecedentes del EIA de Puerto Exterior de San Antonio, en si mismo no constituye una ilegalidad o un vicio; no obstante, sí puede ser considerado una deficiencia de representatividad o insuficiencia en la información basal; la normativa exige expresamente que los datos utilizados sean representativos del área de influencia y de los receptores sensibles potencialmente expuestos.

Al SEIA le solicito impugne los datos proporcionados en las páginas anteriormente indicadas; del mismo modo, pida al titular ejecute una nueva ronda de receptores de calidad del agua en el área de"

987. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El estudio de Impacto Ambiental Ruta 78 Fase 1 Acceso Sur a San Antonio, correspondiente archivo 3.5) Ecosistemas Acuáticos Continentales, 3.5.1) Calidad del Agua, página 4, el titular reporta un dato erróneo respecto de las Lagunas de Llolleo más conocidas como Ojos de Mar. Se sugiere el SEA inste al titular a revisar ese dato"

988. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Tomando en consideración los traslados necesarios que todo san antonino debe hacer para recibir atención médica de especialistas, tomar estudios de educación superior, comprar recursos para venta, etc, considero como ciudadana que es un abuso que se instalen tal cantidad de peajes en un lugar que necesita tener facilidades para viajar. San Antonio ya es una provincia en que buena parte de su poblaciones de ingresos medios a bajos, un cobro adicional en tantos pórticos significara un golpe fuerte para el bolsillo de las familias, ya que necesitamos trasladarnos para muchas cosas vitales como las que mencionaba antes. Estas instalaciones serán un abuso para la gente que sostiene a la ciudad, y no tendrán ningún beneficio para la comuna más allá de llenarnos de camiones y ver nuestras calles y alrededores invadidos por el sector industrial con el que nos toca convivir."

989. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita evaluar en detalle la afectación a las frecuencias del transporte público colectivo local e interurbano. Se exige implementar carriles o medidas de prioridad para buses y definir horarios diferidos para el tránsito de la maquinaria y camiones pesados de la obra para evitar un perjuicio sistemático a los tiempos de traslado de los trabajadores y estudiantes locales"

990. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos Ruta 78 Fase 1: Acceso Sur a San Antonio en directo perjuicio económico hacia los habitantes de la comuna de Puerto.

La implementación de cobros de tag segmentará el libre tránsito de los habitantes dentro de su propio territorio, al carecer de alternativas viales de alta capacidad y gratuitas, expeditas para los residentes, se provocará de manera inevitable un desvío del flujo vehicular hacia las avenidas principales e interiores en particularmente por vehículos menores y transporte de bajo tonelaje. El modelo de este proyecto no ha evaluado el real impacto de la congestión vehicular.

Por otra parte el aumento de emisiones atmosféricas y de contaminación acústica y lumínica, debido a los estancamientos y mayor tráfico de vehículos en zonas residenciales no aptas para el flujo portuario o de alta densidad incrementarán los niveles de material particulado y gases contaminantes.

La alteración del flujo cotidiano fracturara la conectividad interna de la comuna que dependen de esa ruta para llegar a centros de salud, colegios y trabajos de las personas, el estudio del componente humano está inconcluso, al omitir el daño severo que esta medida de cobro interurbano provoca en la dinámica social, económica y vial interna de una zona urbana ya tensionada por la actividad portuaria y del transporte.

Por lo anterior se solicita el rechazo absoluto a la instalación de pórticos que afectará económicamente y generará un menoscabo moral que golpeará no solo la parte económica, sino emocionalmente la tranquilidad y dignidad en los habitantes de San Antonio."

991. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los productos que llegan desde afuera de la zona hacia San Antonio tendrían un valor mayor ya que tendrían que agregar el costo de un nuevo peaje, esto afectara a todos los residentes de San Antonio, de por sí los productos alimenticios y los productos básicos tendrían un mayor costo que afectaría a toda la comunidad.

En San Antonio el valor de todos los productos que nosotros consumimos y compramos de por sí ya son de alto costo Y eso significaría que aún más subirían de precio"

992. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se observa que los dos años proyectados de construcción (2027 y 2028) generarán una distorsión vial prolongada. Se exige al Titular no desestimar la exigencia normativa del Decreto N° 30 e implementar un ***Plan de Gestión de Tránsito integral, fiscalizable y con medidas cuantitativas adicionales*** *a la reprogramación de semáforos para amortiguar el impacto sobre la red vial de San Antonio."*

993. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Siento q al tener pórticos va a disminuir el turismo en la comuna, en el q van a ingresar menos vehículos al año, sumando el aumento de bencina será mucho más el gasto"

994. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La construcción de infraestructura tarifada sin proyectar vías de servicio (caleteras) continuas, pavimentadas e iluminadas a ambos costados de la carretera obliga a los vecinos a ingresar a la autopista concesionada para tramos cortos. Esto contraviene el principio de libre circulación local e incrementa los tiempos de viaje y riesgos viales; por tal razón, solcito al titular condicionar la aprobación ambiental a la incorporación de caleteras públicas bidireccionales paralelas a la vía

principal en todos los tramos habitados, solicitar un informe de compatibilidad territorial a la Dirección de Obras Municipales (DOM) de San Antonio."

995. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecino de San Antonio, presento mi total rechazo a este proyecto por la instalación de los pórticos de Tag en el Acceso Sur. Esta medida nos va a golpear muy duro en el día a día por las siguientes razones:

Primero, por el bolsillo. Vivimos y trabajamos acá, y tener que pagar un Tag para movernos dentro de nuestra propia comuna o ir a comunas vecinas es un abuso. Nos va a encarecer los viajes al trabajo, al hospital, a las escuelas y va a subir los costos del comercio local, lo que terminará pagando la misma gente de San Antonio.

Segundo, porque nos corta la conectividad. No tenemos vías alternativas que sean gratuitas, seguras y de buen estándar para movernos sin pagar. El proyecto nos está imponiendo un cobro obligatorio para salir o entrar a nuestros hogares, segregando a la ciudad.

Por esto, exijo que se revalúe el proyecto y se elimine el cobro del Tag para los residentes de San Antonio, o que se asegure por ley la gratuidad para los vehículos de la comuna y se construyan caleteras gratuitas como corresponde."

996. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en San Antonio desde que nací y no e visto crecimiento alguno en esta ciudad, somos una zona de sacrificio con camiones y el puerto que aunque da trabajo no da ganancias ni mejorías a esta ciudad.

si ustedes consideran colocar tag para el ingreso, me parece incorrecto, la ciudadanía no cuenta con los ingresos necesarios para ello, consideren que no hace muy poco teníamos la toma irregular de terrenos más grande de Chile y esto se debe al desempleo, al alto costo de la vida y los bajos ingresos económicos con los que cuenta la comunidad.

Lo único que nos faltaba era que ahora vengan a cobrar el ingreso a nuestra comuna, esto también afectará al poco trabajo que entrega el turismo, la gente ya no vendrá a la provincia debido a los costos de ingreso, preferirán ir a otros lugares, afectando más aún el ingreso económico de quienes viven del turismo.

No puedo apoyar la incorporación de tag en nuestra comuna, no nos pueden comparar con otras ciudades de Chile, donde tienen mejorías y buen vivir."

997. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La observación tiene que ver con la merma o daño en las posibilidades de traslados desde las diversas localidades rurales que pertenecen a la comuna como es el caso de donde yo vivo. Soy de Leyda, y no es posible que debamos pagar un peaje para ir al municipio u hospital. El camino de San Juan lamentablemente se corta todos los inviernos por los árboles y peligrosas curvas que tiene, así como también, carece de locomoción directa para nosotros. A veces tomar un bus es la carretera es lo más práctico si no se tiene vehículo, pero ya pagamos diversos peajes a lo largo de la ruta 78, como para que ahora además nos cobren para poder ir a la ciudad a realizar trámites básicos, como ir a un supermercado es el colmo de la insensibilidad e insensatez."

998. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO ESTOY DE ACUERDO CON EL TAG"

999. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"1. Los pórticos afectan la conectividad y transporte de las zonas rurales como lo abarca, dado las malas condiciones de conectividad de rutas alternativas,

2. el fomento del turismo rural se verá afectado y desincentivará dado que encarecerá el transporte así como también el comercio ya que los costos se pasarán a la distribución y precios finales.

3. Afectación del acceso de comunidades a servicios de Salud y Educación, ya que los cobros provocaran un mayor costo de vida para adultos mayores y estudiantes que son en zonas rurales los mas vulnerables. No hay educación media rural, así como tampoco hospitales.

4. Reducción de la calidad de vida durante meses de verano ya que se utiliza la autopista como vía alternativa para el desplazamiento a lugares de trabajo un cobro desincentivará el uso y por tanto aumentaran los tiempos de desplazamiento al tener que utilizar la única vía costera como camino hacia San Antonio e incluso Cartagena, Lloleo o Santo Domingo.

5. El estado actual de la autopista en su recorrido hacia Melipilla (otro centro alternativo a san antonio) no ha sido conservado en buenas condiciones como para aumentar los costos por uso.

6. No se consideran en el proyecto corredores medioambientales para cruce de la fauna silvestre de la zona, como zorros, pumas, conejos reptiles, aves de anidación terrestre etc.

7. Para quienes estudian o trabajan o atienden su salud en Santiago Melipilla, San Antonio o casa blanca y usan esta vía esto será un retroceso en la economía personal y/o familiar.

8. Las tarifas de la concesionaria deben guardar relación con el servicio que se presta, la difusión de este proceso ha sido deficiente y la falta de disposición de medios físicos hacen que el proceso de participación sea cuestionable sobre todo en zonas rurales alejadas. Cajón de la magdalena. El rosario, los lunes, el turco, las palmas, lo zarate, el turco, quebrada honda, Lo Abarca.

9. No se conoce la evaluación técnico financiera presentada a concesiones del MOP que justifiquen un cobro.

10. El estado de los caminos interiores es deplorable, hoyos grietas, ausencia de bermas, demarcación vial y señalización deficiente, inexistencia de ciclovías y sendas peatonales."

1000. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo Tag"

1001. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"MATERIA: Insuficiencia metodológica en la delimitación del Área de Influencia de Calidad del Aire; subestimación de impactos sinérgicos sobre la salud de la población y receptores sensibles; y omisión del análisis de alternativas de localización (Antepuerto y Mega Túnel Bimodal).

Por medio de la presente, y dentro del marco legal de la Participación Ciudadana (PAC) del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), presento una observación formal fundada técnicamente en

las deficiencias, omisiones e inconsistencias detectadas en el Capítulo 3.1.2 (Calidad del Aire) del presente Estudio de Impacto Ambiental (EIA):

1. Arbitrariedad en el Criterio de Área de Influencia y Configuración de un "Embudo Logístico" Atmosférico

El titular establece un Área de Influencia funcional basada rígidamente en un buffer geométrico y curvas de isoconcentración superiores a 1 µg/m³ para MP10 y MP2,5. Sin embargo, esta delimitación ignora la realidad sinérgica del diseño vial en sus últimos 2 a 3 kilómetros de acceso al puerto.

• Efecto Embudo No Evaluado: El trazado genera un estrangulamiento y "embudo logístico" crítico de carga pesada que interactúa de manera directa e inmediata con la Unidad Vecinal San Pedro (identificada por el titular a escasos 656 metros de distancia), colindando además con sectores altamente consolidados y vulnerables como Aguas Buenas, Barrancas, Villa Estoril y zonas residenciales e institucionales urbanas.

• Saturación Sinérgica Omitida: El titular reconoce explícitamente en su Tabla N°1 la existencia de al menos 11 fuentes emisoras con RCA aprobado en el entorno inmediato, tales como plantas astilladoras (COMACO), plantas de molienda de cemento y patios de acopio/almacenamiento portuario. El EIA omite evaluar de forma acumulativa y sinérgica cómo las emisiones de la fase de operación vehicular pesada (gases de combustión y resuspensión de polvo por frenado y aceleración en el embudo) impactarán un sector que ya soporta una altísima carga industrial basal.

2. Subestimación del Impacto en la Salud y Vulneración de Receptores Sensibles Críticos

El titular concluye de forma errónea que, debido a que las concentraciones basales de la estación San Juan se encuentran bajo la norma, el proyecto es inocuo. No obstante, el mismo informe reconoce en su conclusión que "esta información es bajo un escenario 'sin Proyecto'".

• Proximidad Extrema a Educación y Salud: En la Tabla N°2 de Receptores Susceptibles, el titular identifica objetos de protección ambiental críticos a distancias mínimas del trazado, tales como la Escuela Especial de Lenguaje Aliwen (a solo 294 metros), la Escuela Básica San José de Calasanz (a 358 metros) y el Centro de Salud Familiar 30 de Marzo (a escasos 491 metros).

• Presión Hospitalaria Deficiente: El titular omitió correlacionar de forma epidemiológica el incremento diario de MP2,5 y MP10 en el percentil 98 con la ya colapsada y deficiente capacidad hospitalaria del sector urbano (e.g., Hospital Claudio Vicuña y SAPU Barrancas). El aumento proyectado de flujos logísticos generará un incremento de enfermedades respiratorias, cardiovasculares y neuropsiquiátricas derivadas del material particulado y la saturación acústica, colapsando una infraestructura de salud pública que carece de la holgura estructural para mitigar estas externalidades antropogénicas.

3. Omisión de Análisis de Alternativas Viables: Propuesta de Antepuerto y Mega Túnel Bimodal

El titular presenta el trazado superficial como la única alternativa, vulnerando el principio preventivo del SEIA. Se solicita formalmente que se evalúe, transparente y responda técnicamente por qué se descartó la alternativa formalmente ingresada de forma paralela por el señor Alfredo Antonio Améstica G., la cual contempla:

• Un Antepuerto y un Mega Túnel Bimodal a aproximadamente 15 a 17 kilómetros de distancia, circunvalando la ciudad por la zona trasera.

• Esta alternativa segrega en un 100% el transporte de carga pesada (TREN y CAMIONES) de las zonas urbanas sensibles, eliminando el impacto directo de ruido, vibraciones y material particulado sobre las poblaciones y colegios ya expuestos (San Pedro, Aguas Buenas, Barrancas, Villa Estoril),

bajando el sacrificio de la ciudad a tope y elevando la eficacia y modernidad en el movimiento de carga - junto a aquello elevando la logística portuaria a ser la mejor en la costa del pacifico y a un costo aproximado al 50% menos que el proyecto mega puerto y sus alternativas conjuntas. Al omitir este análisis de alternativas de localización, el EIA no justifica metodológicamente la optimización del diseño ambiental del proyecto - tampoco promueve la eficiencia y el cuidado de las arcas fiscales.

SOLICITUD FORMAL DE ACLARACIÓN, RECTIFICACIÓN O AMPLIACIÓN (A REQUERIR EN EL ICSARA):

1. Readecuar y ampliar el Área de Influencia para los componentes de Calidad del Aire, Ruido y Salud de la Población, incorporando un modelo dinámico de dispersión específico para el fenómeno de detención y aceleración (embudo de tráfico pesado) en los últimos 3 km de la ruta.

2. Presentar un análisis de riesgo epidemiológico e impacto sistémico sobre la red de salud local de San Antonio, detallando cómo absorberá la infraestructura hospitalaria existente las externalidades respiratorias provocadas por los percentiles diarios de MP2,5 y MP10.

3. Exigir al titular un pronunciamiento técnico comparativo frente a la alternativa del Antepuerto y Mega Túnel Bimodal a 15-17 km, evaluando la minimización efectiva de impactos sobre los 109 objetos de protección identificados en este estudio."

1002. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los estudios de impacto ambiental deben considerar todas las perturbaciones que esta ruta generará sobre el Humedal Ojos De Mar y el humedal Río Maipo, como impactos sonoros, lumínicos, material particulado, tanto durante su construcción como en su operación. Los humedales son reservorios importantes de fauna y flora, y en particular el Humedal Ojos de Mar ya se encuentra con mucha presión de la actividad portuaria."

1003. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto "ruta 78", fase 1: acceso sur a San Antonio por el perjuicio económico qué podrían generar a trabajadores, familias, estudiantes y personas mayores, aumentado el costo de sus desplazamientos cotidianos.

Este rechazo se fundamenta en los principios de igualdad ante la ley y bien común, consagrado en los artículos 1 y 19 N2 de la Constitución Política, y en la necesidad de evaluar los posibles efectos en los sistemas de vida y costumbres de la población, conforme al artículo 11 letra C) de la ley N19. 300.

Solicito que se rechace la instalación de estos pórticos y que se consideren alternativas viales que no impongan nuevas cargas económicas a los habitantes de San Antonio."

1004. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, presento una observación formal basada en las graves insuficiencias metodológicas detectadas en la Línea de Base y Evaluación de Impactos sobre el componente Ecosistemas Acuáticos Continentales (Sección 3.5.1) del Estudio de Impacto Ambiental (EIA):

1. Reconocimiento de Línea de Base en Estado de Saturación y Colapso Químico (Zona de Sacrificio Hídrico): El titular reconoce explícitamente en su informe que los cuerpos de agua del Área de Influencia —el Estero El Sauce y el Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo (Lagunas Norte y

Sur)— corresponden a un sistema severamente intervenido y pre-saturado. Las Tablas N°11, N°14 y N°16 demuestran de manera inapelable que las 9 estaciones de muestreo (EAC1 a EAC9) NO cumplen con los requisitos de agua para riego ni para la preservación de la vida acuática, registrando alarmantes excesos fuera de norma en Aluminio, Boro, Cloruro, Cobre, Hierro, Manganeso, Níquel, Sulfatos y Sodio Porcentual. El titular asume esto de manera pasiva, omitiendo que la escorrentía superficial de la nueva infraestructura vial inyectará cargas masivas de metales pesados e hidrocarburos a una cuenca terminal que ya se encuentra en rangos Eutróficos e Hipertróficos de Nitrógeno y Fósforo Total.

2. Incompatibilidad con el Decreto de Escasez Hídrica y Cambio Climático: La comuna de San Antonio se encuentra bajo un Decreto de Escasez Hídrica vigente. El titular expone en sus figuras N°11 y N°12 escenarios prospectivos del Atlas de Riesgo Climático (ARClim) para el período 2035-2064, reconociendo una severa reducción de precipitaciones y una alta tasa de degradación de humedales costeros. A pesar de diagnosticar la pérdida de capacidad de dilución del sistema, el titular no propone ninguna medida de mitigación o compensación real, arriesgando un colapso ecológico sobre el Humedal Urbano Lagunas de Llolleo.

3. La Alternativa Alfredo Antonio Améstica G. como Única Solución de Impacto Neto Cero: Frente a este escenario de zona de sacrificio logistico - industrial - ambiental-hídrico, resulta técnicamente inadmisible que el EIA persista en un diseño de ingeniería obsoleto. Exijo que el Servicio de Evaluación Ambiental mandate al titular a evaluar la alternativa estructural propuesta por don Alfredo Antonio Améstica G. :

• Un trazado mediante un Antepuerto y un Mega Túnel Bimodal para tren y camiones a una distancia de 15 a 17 kilómetros atrás de la ciudad.

• Frente al despropósito ambiental de intervenir superficialmente la última sección de la cuenca con obras de conectividad del siglo XX, la propuesta Améstica G. se alza bajo criterios modernos de eficacia, eficiencia, inteligencia y modernidad.

• Viabilidad Económica y Ambiental: Al desviar el 100% de la carga pesada por la zona vía túnel hacia el puerto y viceversa a la parte trasera de la ciudad, se evita la escorrentía de contaminantes viales directos sobre el Estero El Sauce y el Humedal de Llolleo, logrando un resguardo hídrico absoluto a la mitad del costo financiero de las obras viales propuestas por el MOP., con aquello se eleva el estándar de la logística portuaria de san antonio a nivel mundial y se baja un alto porcentaje de la contaminación en la ciudad y la población en sacrificio de manera intercomunal.

SOLICITUD FORMAL PARA EL ICSARA: Aplicar el principio preventivo y obligar al titular a presentar un estudio comparativo de vulnerabilidad hidro ambiental que contraste su trazado costero superficial contra el diseño de Antepuerto y Mega Túnel Bimodal de don Alfredo Antonio Améstica G., demostrando que este último es la única vía inteligente para detener el sacrificio humano y la degradación ecológica de la comuna y dar un salto inteligente, moderno y eficiente para un puerto que se quedó en el siglo xx"

1005. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los pórticos para san antonio, esto va a generas más taco del que ya hay hoy en día por el flujo de camiones, habemos muchas personas que trabajamos pasando siempre por las avenidas o carreteras de san Antonio donde quieren poner los pórticos, las calles están llenas de hoyos que pueden provocar un accidente vehicular por el mal estado en el que están, deberían preocuparse quizás un poco más sobre el estado de las calles, los tacos que se hacen por los camiones, juan aspe

que esta lleno de pozas por los hoyos en las calles, más seguridad en bypass donde siempre de vuelcan los vehículos y camiones."

1006. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con los pórticos."

1007. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, presento una observación formal fundada técnicamente en las graves deficiencias, omisiones y admisiones explícitas de daño a la salud contenidas en el Capítulo 3.1.3 (Niveles de Ruido) del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto:

1. Admisión de Niveles Basales Incompatibles con la Salud Humana (Institucionalización de Zona de Sacrificio):

El titular expone de forma explícita en su informe (sección i.b, página 23 y Tabla N°7) que la totalidad de los puntos residenciales evaluados en San Antonio se encuentran bajo un estrés acústico crítico debido al flujo incesante de camiones asociados a la actual logística portuaria.

• Resultados Alarmantes de Línea de Base: Los sectores Villa Estoril (Punto 6) y Colinas del Mar (Punto 2) registran niveles basales diurnos intolerables de 70 dBA y 67 dBA respectivamente. Lo más grave ocurre durante la jornada nocturna, donde Villa Estoril no baja de los 62 dBA y Colinas del Mar registra 58 dBA.

• Vulneración de Directrices Internacionales: El propio titular cita en sus conclusiones (página 32) las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS 2018) y de la Agencia Ambiental Europea (2020), reconociendo de manera explícita que niveles nocturnos superiores a los 50 dBA provocan un severo detrimento en la calidad de vida, traduciéndose directamente en enfermedades cardiovasculares (isquemia al corazón), trastornos crónicos del sueño, deterioro cognitivo y salud mental degradada. Al pretender ensanchar la infraestructura superficial con un diseño obsoleto del siglo XX, el titular perpetúa y agrava la peor calidad de vida del país para los habitantes de San Antonio, forzándolos a cohabitar con el ruido de frenos, aceleraciones y bocinas de carga pesada.

2. Arbitrariedad Metodológica y Subestimación de Impactos en Receptores Humanos y Ecológicos:

El titular declara en su metodología que, ante la falta de una norma vial chilena para el ruido de tráfico, recurre a metodologías norteamericanas (FTA 2018 y FHWA). Sin embargo, aplica dichos criterios de forma sesgada y utilitaria:

• Uso del Suelo y Engaño en Homologación: En la Tabla N°6, el titular homologa caprichosamente los usos de suelo residenciales del Plan Regulador Comunal (ZR3, ZR4, ZM2, ZM3) bajo el criterio más laxo de la Zona III del D.S. N°38/11 (65 dBA diurno / 50 dBA nocturno), con el fin de justificar que el proyecto "cumple", ocultando que el entorno real ya sobrepasó críticamente esos límites en su estado actual "sin proyecto".

• Impacto Severo en Fauna: En los puntos F1 (San Pedro - Estero El Sauce) y F2 (Humedal Lagunas de Llolleo), el titular reconoce niveles basales de ruido de hasta 63 dBZ generados por camiones (Tabla N°9), admitiendo en el análisis espectral que el ecosistema se encuentra bajo una severa intrusión antrópica que perturba a la avifauna nativa y palustre, violando el criterio de evaluación del SEA (2022).

3. El Mega Túnel Bimodal de Alfredo Antonio Améstica G.: Única Alternativa de Modernidad y Eficiencia Territorial frente al Diseño Obsoleto del Siglo XX:

Es técnicamente inadmisible que el Estado de Chile pretenda expandir la operación portuaria mediante el "Acceso Sur Superficial", destruyendo el tramado urbano y condenando a sus habitantes. Existe un diseño alternativo superador que el EIA omitió ilegalmente analizar: la propuesta alzada por el proyectista don Alfredo Antonio Améstica G. :

• Un trazado segregado mediante un Antepuerto y un Mega Túnel Bimodal (para trenes de alta densidad y camiones) emplazado a una distancia estratégica de 15 a 17 kilómetros por la parte trasera de la ciudad.

• Eficacia, Eficiencia e Inteligencia del Siglo XXI: Mientras el diseño del titular insiste en estrangular la zona urbana con un "embudo logístico" ruidoso y contaminante, la alternativa Améstica G. remueve en un 100% la fricción logística del centro consolidado. Esto hace desaparecer el sacrificio impuesto a la naturaleza (Humedal de Llolleo y Estero El Sauce) y al ser humano (poblaciones San Pedro, Aguas Buenas, Barrancas, Villa Estoril), Cartagena - san antonio - santo domingo.

• Viabilidad Económica: Al resolver de forma subterránea y segregada el flujo de carga, se evitan las infinitas obras de mitigación acústica superficiales (barreras viales ineficaces) y expropiaciones costosas, logrando un puerto inteligente de clase mundial a la mitad del costo financiero del obsoleto trazado propuesto. a la vez se haría innecesaria la mal pensada - mal diseñada - planificada - visionada y calculada plataforma al mar - con esto solucionamos la necesidad de mover más carga, y además lo hacemos de manera segura - eficaz - moderna e inteligente. no como la idea actual del siglo XX"

1008. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi desacuerdo con la instalación de este pórtico, ya que considero que representa un perjuicio económico importante para las familias, especialmente para quienes tenemos hijos pequeños y debemos priorizar constantemente los gastos del hogar, la alimentación, la salud y la educación. Soy madre de un bebé y cualquier gasto adicional afecta directamente mi presupuesto familiar, por lo que este cobro significaría una preocupación y una carga económica que no siempre estamos en condiciones de asumir. Además, considero injusto que se imponga este tipo de medida sin evaluar adecuadamente la realidad económica de los residentes, sus necesidades y el impacto que tendrá en su vida cotidiana. La movilidad y el acceso no deberían convertirse en un privilegio condicionado a la capacidad de pago. Solicito que se consideren alternativas más justas, que se escuche la opinión de los vecinos y que se priorice el bienestar de las familias antes de implementar una medida que podría afectar significativamente nuestra economía y calidad de vida."

1009. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Expongo mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso sur a San Antonio, por el perjuicio económico que irá directamente a todos los habitantes de la comuna.

La instalación de pórticos en los accesos directos de la comuna fragmenta el territorio y penaliza económicamente la conectividad interna de los habitantes de San Antonio, Lyeda, Aguas Buenas, Barrancas y Llo Lleo. Este cobro arbitrario altera los flujos cotidianos de traslado de la mayorías de las personas a centro asistenciales de salud, colegios, jardines infantiles, comercio en general y trabajos locales, generando un desmedro directo en la calidad de vida y economía familiar de una población que no cuenta con vías alternativas libres de pago que sean dignas ni seguras.

Este rechazo lo fundamenta los principios de igualdad ante la ley del bienestar común, según los artículos 1 y 19 Nº 2 de las Constitución Política y la necesidad de evaluar los posibles efectos sobre los sistemas de vida y costumbres de la población. Conforme al artículo 11 letras C) de la Ley Nº 19.300.

Solicito por esta vía el rechazo absoluto de la instalación de pórticos y que se evalúen alternativas viales que no impongan más carga económica para los habitantes de San Antonio."

1010. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en desacuerdo con la instalación de este pórtico, ya que considero que esta medida puede perjudicar económicamente a muchas familias que vivimos en el sector. Como padre, tengo responsabilidades y gastos que debo priorizar diariamente para asegurar el bienestar de mi familia, por lo que asumir nuevos cobros significaría una preocupación económica adicional que no considero justa ni necesaria. Creo que antes de implementar una medida de este tipo, se debería considerar la realidad de los residentes, especialmente de quienes tenemos hijos pequeños y debemos destinar nuestros ingresos a cubrir alimentación, salud, educación y otras necesidades básicas. Además, me preocupa que se tomen decisiones que afecten nuestra vida cotidiana sin considerar suficientemente la opinión de quienes vivimos aquí. El acceso y la movilidad son aspectos importantes para cualquier familia, y no deberían transformarse en una carga económica más. Por lo mismo, considero que deben buscarse otras alternativas que permitan abordar las necesidades de la comunidad sin perjudicar a los vecinos ni afectar su economía familiar. Solicito que esta iniciativa sea reconsiderada y que se priorice el bienestar de las personas antes de imponer medidas que puedan generar más gastos y dificultades a quienes ya enfrentamos múltiples responsabilidades económicas."

1011. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El EIA del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", contempla dentro de sus obras principales la instalación de los Pórticos de Peaje Barrancas, Reuss y Aguas Buenas. Esta infraestructura de cobro se emplaza en un tramo vial de uso cotidiano para la provincia de San Antonio, funcionando como el eje de conectividad clave para acceder a servicios, equipamiento industrial, comercial y técnico de la ciudad. La imposición de peajes mediante pórticos TAG en estos accesos genera una barrera económica que fragmenta la provincia y encarece de forma injustificada los desplazamientos locales. Esta medida afecta en gran manera al gremio de la locomoción colectiva menor de la provincia de San Antonio. Si bien los recorridos comerciales habituales de estas líneas no transitan necesariamente por las vías principales concesionadas, las labores esenciales para la administración y mantenimiento operativo de los vehículos —tales como los traslados obligatorios hacia las plantas de revisión técnica cada 4 y/o 6 meses (dependiendo el año del colectivo), la compra de repuestos en zonas comerciales (RM) y el acceso a talleres mecánicos especializados— obligan a los conductores a cruzar de forma reiterada e inevitable por los pórticos de peaje de Barrancas, Reuss y Aguas Buenas. Este tránsito forzado para tareas administrativas y de mantención impone sobrecostos operativos directos al gremio de colectiveros, mermando los ingresos de las familias trabajadoras del transporte y amenazando con trasladar estos gastos extra a la tarifa que paga la ciudadanía, todo esto sin que el proyecto presente un análisis tarifario ni justifique por qué se cobra por trayectos urbanos e interurbanos esenciales. Frente a esta problemática, solicito formalmente al titular:

1. La eliminación definitiva de los Pórticos de Peaje TAG (Barrancas, Reuss y Aguas Buenas) proyectados en la trama de acceso a San Antonio.

2. Exigir al titular que, únicamente en el escenario de mantener la instalación de la infraestructura de cobro, identifique, proyecte y garantice explícitamente dentro del expediente ambiental una alternativa vial local continua de tipo caletera, con altos estándares de pavimentación y seguridad, que conecte los sectores urbanos e industriales de la provincia San Antonio y permita acceder libremente a talleres, servicios y plantas de revisión técnica sin verse obligados a cruzar por ningún pórtico de peaje."

1012. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Junto con saludar, y en el marco del proceso de Participación Ciudadana del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", presento formalmente la siguiente observación ambiental:

Esta medida genera un grave impacto socioeconómico en los habitantes de sectores como Leyda, Malvilla y Cartagena. El proyecto no evalúa adecuadamente el encarecimiento del transporte público y privado para quienes debemos desplazarnos diariamente a San Antonio por razones laborales, escolares y de salud, afectando directamente nuestra calidad de vida.

Así también los efectos ambientales y urbanos como ruidos, movimientos de tierra y el abatimiento de la napa freática en el sector de Barros Luco.

Solicito al titular del proyecto eliminar los pórticos de cobro locales para los residentes de la provincia, o bien, implementar un subsidio/tarifa liberada permanente para los habitantes de las comunas afectadas. Asimismo, pido que se realice un estudio detallado de la carga económica real sobre el transporte local)."

1013. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mediante el presento busco expresar mi más sentido y profundo rechazo a la instalación del pórtico de cobro en el proyecto "Ruta 78 Fase 1 acceso sur a San Antonio.

La instalación de este generará un efecto negativo a los ciudadanos de la comuna y provincia no tan solo económico sino también vial. Puesto que obligará a los conductores a utilizar el acceso restante para el ingreso a San Antonio. el cual no está capacitado para el gran fluido vehicular que mantiene el acceso sur. Cabe destacar que el centro de San Antonio en un día normal tiene gran flujo vehicular.

El rechazo se fundamenta en los principios de igualdad ante la ley y bien común, consagrados en los artículos 1 y 19 N.º 2 de la Constitución Política, y en la necesidad de evaluar los posibles efectos sobre los sistemas de vida y costumbres de la población, conforme al artículo 11 letra c) de la Ley N.º 19.300."

1014. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Está a la vista lo perjudicial que sería esto para la población de la provincia de San Antonio. No tan solo desde el ámbito de salud mental, sino también en cuanto a lo económico, ambiental y en el desarrollo de nuestra vida cotidiana. Los que aquí habitamos y circulamos por estos caminos y/o rutas, somos testigos de que las rutas funcionan y se mantienen con el paso de los años. Son rutas que facilitan nuestro desarrollo tanto familiar como laborar. A muchos nos permiten movernos para llegar a nuestros trabajos, facilitan la eficacia de volver a nuestros hogares e incluso de mantener contacto con nuestras familias que vivimos en diferentes comunas. El peso y carga mental que esto puede provocar en familias con dificultades para llegar a fin de mes, teniendo que considerar un nuevo gasto en movilidad, tendrá un impacto negativo y perjudicial a nivel social. Ya hemos evidenciado lo perjudicial que es el malestar y disgusto colectivo. No es óptimo para el desarrollo y calidad de vida de la población que la movilidad

y accesibilidad se conviertan en una carga mental y económica más. Incluso, dicha implementación llevaría a un alza en los precios de la locomoción colectiva, teniendo que también nosotros, literal, pagar por ello. Ya existe un alza considerable en el combustible que nos ha impactado a todos; por lo que la gestión debiese apuntar a aportar y facilitar el desarrollo de cada ciudadano en vez de instalar más cobros. Es excesivo y no estoy de acuerdo con este proyecto. No estoy de acuerdo con que el financiamiento recaiga en los ciudadanos, somos usuarios porque estas rutas nos dan acceso a trabajo, salud y educación. No estoy de acuerdo y rechazo este proyecto."

1015. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mediante la siguiente observación como ciudadano de la comuna de san antonio, me opongo a la implementación de tag para el proyecto denominado fase 1 ruta 78 ya que el tránsito de la comuna hoy es sin un cobro, del uso de la infraestructura si bien no me opongo al progreso de la comuna y si bien común encuentro que este proyecto no reúne las condiciones ya que esto me afectará directamente. El cobro de este peaje ya que en el lugar donde tránsito hoy en día a mi trabajo no pago estas tarifas que se quieren implementar esto es un costo adicional que se verá reflejado en mi presupuesto, las mejoras se pueden realizar pero no sacrificando a la población local y sus ciudadanos.

de esta manera me opongo"

1016. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se estaría cobrando por transitar dentro de la misma comuna, no hay caleteras de acceso gratuito a las zonas residenciales, además es la única vía habilitada para el tráfico de buses interurbanos hacia Santiago y Valparaíso, un gran porcentaje de población de San Antonio requiere viajar a Santiago y Valparaíso por temas educacionales, laborales de salud, etc. En San Antonio los recintos de salud no realizan tratamientos de quimioterapia para pacientes oncológicos, por lo cual deben viajar a Valparaíso o Santiago, entonces estarían obligando a sobre pagar peaje, más los costos de pasajes, combustible, alimentación, de los tratamientos en sí mismo a personas que requieren prestaciones de salud.

En más de 2 décadas no han invertido en la repavimentación de avenidas y calles de la ciudad de San Antonio, el primer puerto de Chile, y nos obligaran a pagar también para movilizarnos dentro de nuestro territorio."

1017. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como habitante de San Antonio manifiesto mi preocupación por el impacto ambiental que generarán las obras del proyecto ***"Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" sobre el Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo "Ojos de Mar"****, el Estero El Sauce y la Desembocadura del Río Maipo. Estos cuerpos hídricos son un patrimonio ecológico, social y paisajístico fundamental para nuestra comuna, actuando como refugio de avifauna migratoria, ecosistema de reproducción de especies nativas y zona de recreación para la comunidad. Sin embargo, el trazado proyectado, la ampliación de pistas, el movimiento masivo de tierra y el vertido de aguas pluviales ponen en riesgo directo la supervivencia de la flora, fauna y la calidad del agua de estos valiosos ecosistemas. Esta preocupación ciudadana se ve técnicamente respaldada por el reciente pronunciamiento del Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas (SBAP) en su Oficio Ord. N° DRVA-01491/2026, el cual revela que el EIA posee severas deficiencias de información. En primer lugar, la línea de base del proyecto no refleja la realidad de la biodiversidad local: el muestreo de mamíferos fue deficiente al saturarse por ratas exóticas sin*

permitir detectar roedores nativos protegidos; se omitieron estudios en primavera y verano para hongos y líquenes en categoría de conservación; y la delimitación del humedal se hizo "de escritorio" mediante mapas digitales a menos de 20 metros de las lagunas, sin verificar en terreno la franja de vegetación hídrica. Asimismo, el proyecto pretende descargar aguas de lluvia con hidrocarburos y metales pesados desde la carretera hacia las lagunas y el Estero El Sauce mediante filtros mecánicos insuficientes. A esto se suma la instalación de pantallas acústicas de 3,6 metros de altura, las cuales, al sumarse a las obras del proyecto Puerto Exterior (omitido indebidamente en el análisis de impactos acumulativos del EIA) encerrarán el humedal generando un "efecto cajón" que bloqueará las rutas de vuelo de las aves y fragmentando su hábitat. Por todo lo expuesto, solicito formalmente al titular del proyecto:

1. Subsanar las deficiencias en los estudios de biodiversidad y humedales: *Completar los muestreos de campo en estaciones de primavera y verano para la flora, hongos y fauna nativa protegida, y delimitar en terreno —con criterio científico y no solo cartográfico— la franja real de protección ecológica del Humedal Ojos de Mar y del Estero El Sauce.*

2. Evaluar los impactos acumulativos y el "efecto cajón" con el Puerto Exterior: *Analizar formalmente y en conjunto la interferencia que generará la coexistencia de las barreras del proyecto con las obras de la ampliación portuaria, rediseñando las estructuras para evitar el confinamiento del humedal y proteger las rutas de vuelo de las aves migratorias evitando la fragmentación de su habitat."*

1018. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy vecina de san antonio, pero trabajo en malvilla, la instalación de estos nuevos pórticos me dificulta mi trabajo ya que diariamente realizo por lo menos 5 viajes ida-vuelta a malvilla, me perjudica notoriamente mis ingresos y calidad de vida.

y siendo malvilla un lugar que no cuenta con servicios básicos, todos los vecinos se ven obligados a bajar a san antonio por algo tan simple como comprar mercadería, me parece descabellado que tengan que pagar peaje por el solo hecho salir a realizar actividades cotidianas como pagar sus servicios básicos u sacar dinero de un cajero automático."

1019. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El aumento masivo en el tránsito de camiones de gran tonelaje para el puerto saturará cruces viales que hoy ya presentan serios problemas de congestión en San Antonio, tales como la Rotonda Curicó, la Avenida Barros Luco y la Rotonda Pablo Neruda. Esta saturación afectará directamente la calidad de vida de las familias, que perderán tiempo libre valioso atrapadas en el tráfico, sufrirán un aumento en el estrés cotidiano y estarán expuestas a mayores niveles de ruido, vibraciones y contaminación atmosférica en sus barrios.

Este colapso vial perjudicará de manera crítica los tiempos de viaje de los colectivos, micros y de los buses interurbanos que conectan con Santiago y comunas vecinas, lo que amenaza con traducirse en un alza de los pasajes para la comunidad. A este deterioro del transporte se suma la carga económica de los pórticos de peaje proyectados, los cuales afectarán el presupuesto de las familias que deben desplazarse a diario dentro de la ciudad para llevar a sus hijos a colegios o dirigirse a sus empleos en el parque industrial, sectores situados entre los puntos de cobro.

Para evitar el colapso vial y proteger el bienestar de la población, se solicita formalmente al titular la eliminación definitiva de los pórticos de peaje en los accesos de la comuna, asegurando el libre tránsito y la gratuidad para las familias y trabajadores que se movilizan hacia colegios, el parque industrial y

centros de servicio locales. Igualmente, se requiere la actualización de los estudios de tránsito para medir cómo el flujo masivo de camiones afectará las frecuencias, horarios y tiempos de viaje del transporte público urbano e interurbano. También se exige la presentación de un plan de ordenamiento vial vinculante que otorgue prioridad de paso a colectivos y buses, fije rutas obligatorias y horarios restringidos para el tránsito de carga pesada durante las horas punta. Finalmente, se solicita la instalación de pantallas de aislamiento acústico y medidas de control de polvo y vibraciones en todos los sectores residenciales, establecimientos educacionales, centros de salud y paraderos expuestos al trazado de las obras."

1020. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que, si bien mejorar la conectividad vial puede ser un objetivo legítimo, no debe hacerse a costa de la calidad de vida de las personas, la pérdida de viviendas, el desplazamiento de familias y la alteración de sus entornos y redes comunitarias. Asimismo, me preocupa el posible impacto sobre ecosistemas sensibles, especialmente el humedal Ojos de Mar y su entorno natural, cuyo valor ambiental debe ser protegido."

1021. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece una terrible idea el implementar este proyecto tal como de presenta, los habitantes de San Antonio, en su mayoría clase trabajadora no deben hacerse cargo de los gastos que genera la construcción de nuevas vías, especialmente los que viajan a diario entre comunas del litoral central por motivos laborales y/o estudios. Además el impacto medioambiental afecta directamente a todos los seres vivos del planeta."

1022. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El túnel o trinchera proyectado de modo soterrado a un costado de las casas habitaciones de la población barros luco es reconocida como zona sensible Al SEIA le solicito por su intermedio pida al titular explique con estudios el porque del ancho del área de trabajo entre barros luco y Angamos tomando en cuenta que son viviendas habitaciones"

1023. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La construcción de la trinchera en barros luco requiere una excavación masiva de 94853 metros cúbicos de terreno y el deprimido continuo de la napa freática superficial mediante pozos profundos. Para las viviendas de albañilería que permanecen inmediatamente colindantes a la obra, esto genera un riesgo de asentamientos diferenciales en el suelo de arenas finas y la aparición de grietas estructurales provocadas por las vibraciones del hincado de pilotes y demoliciones Al SEIA Le solicito ,por su intermedio pida al titular número de camiones que utilizarán para enajenar los 95000 metros cúbicos de material de descarte

Circuito por donde transitaran los camiones con sus cargas

Y exijo al titular que por medio de documento se haga responsable de todos los daños a los cuales nos podamos ver afectado por la construcción de la trinchera"

1024. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El túnel o trinchera proyectada de modo soterrado a u costado de las casas habitaciones de la población Barros Luco es reconocida como zona sensible ,no obstante el titular no incorpora análisis de ventilación, tampoco de iluminación ni paisajismo del soterrado continuo

Al SEIA le solicito por su intermedio pida al titular explique con la mayor cantidad de detalle lo siguiente :anteproyecto paisajismo del tramo cubierto (cubierta verde, accesos, iluminación cálida

Solicito participación ciudadana y vinculante de la JJVV Barros Luco en el diseño

Compromiso de la ejecución antes de la operación con indicador de verificación”

1025. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Como vecina -propietaria de población Barros Luco, colindante a la trinchera enlace Barrancas, estero el Sauce y sistemas ojos de mar solicito al SEA acoger y exigir adenda con sondajes, rescate, modelo visual/lumínico, plan festivo -turístico y matriz CAV corregidas

Ordenar reunión presencial en sede Barros Luco con especialistas y veedores vecinales, y no calificar favorablemente hasta subsanar contradicciones de fases, leyes (17.288 /1970 ,DS 82/2010) ,PAS 132/133 Y CV-PAIO1 60 %”

1026. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Mas contaminación y cobros para una comuna de sacrificio.

Discriminación para vecinos de la comuna”

1027. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio”, por el perjuicio económico que podrían generar a trabajadores, familias, estudiantes y adultos mayores, aumentando el costo de sus desplazamientos cotidianos.

Este rechazo se fundamenta en los principios de igualdad ante la ley y bien común, consagrados en los artículos 1 y 19 N.º 2 de la Constitución Política, y en la necesidad de evaluar los posibles efectos sobre los sistemas de vida y costumbres de la población, conforme al artículo 11 letra c) de la Ley N.º 19.300.

Solicito que se rechace la instalación de estos pórticos y que se consideren alternativas viales que no impongan nuevas cargas económicas a los habitantes de San Antonio.

Como Pyme familiar transporte de carga por carretera nos vemos directa y enormemente afectados, ya que hoy es muy alto el valor a pagar por 4 camiones $2.000.000- en autopistas mensual aproximado, esto nos pondría en serios aprietos económicos.”

1028. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me parece impresentable la colocación de pórticos en las entradas urbanas dejando sin alternativa a la gente para vivir y trabajar dónde tenga que pagar extra por eso siendo que no son beneficiados por la carretera construida, siendo que ya hay pórticos en lugares que no necesariamente son los accesos”

1029. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No solo somos puerto, es una provincia compuesta de pequeñas comunas siendo las personas que viven en estos sectores rurales llegan a San Antonio a trabajar y les afectará en su economía este proyecto.

Merecemos respeto como personas y ser tomados en cuenta, ser escuchados y respetados.”

1030. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No a más cobros arbitrarios a residentes, no más abuso. Cuidar y evaluar riesgos y consecuencias ambientales perjudiciales para la calidad de vida de ecosistemas, incluidos flora fauna y ciudadanos”

1031. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“**OBSERVACIÓN CIUDADANA: FALTA DE EVALUACIÓN SOBRE LA CONTINUIDAD DE LA CONEXIÓN PEATONAL ENTRE LLOLLEO Y BARRANCAS MEDIANTE LA PASARELA DEL PASAJE MERCED, POBLACIÓN SAN PEDRO***

El proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio” no entrega antecedentes suficientemente claros respecto de la situación futura de la pasarela peatonal ubicada en el pasaje Merced, en la población San Pedro, infraestructura construida por el municipio y utilizada por numerosos vecinos como conexión peatonal entre los sectores de Llolleo y Barrancas.

Esta pasarela cumple una función relevante para la movilidad cotidiana de la comunidad, permitiendo el desplazamiento peatonal entre ambos sectores. Por ello, cualquier intervención derivada del proyecto vial debe evaluar sus consecuencias sobre la conectividad local, la seguridad de los peatones y la continuidad de los recorridos que actualmente utilizan los residentes.

La ausencia de información clara sobre el destino de esta infraestructura genera incertidumbre respecto de si será conservada, modificada, eliminada o reemplazada, así como sobre las condiciones en que se mantendrá el tránsito peatonal durante la construcción y una vez que las obras entren en operación.

Solicito al titular del proyecto:

1. Informar expresamente si la pasarela del pasaje Merced será afectada directa o indirectamente por las obras proyectadas, indicando su situación actual y la solución definitiva contemplada.

2. Incorporar los planos y antecedentes técnicos que permitan verificar la relación espacial entre la pasarela, sus accesos peatonales y las obras de ensanchamiento y conexión vial proyectadas.

3. Evaluar los efectos del proyecto sobre la conectividad peatonal entre Llolleo y Barrancas, considerando los desplazamientos cotidianos de los vecinos, la accesibilidad, la seguridad vial y peatonal, y la continuidad de los recorridos existentes.

4. Precisar cómo se garantizará el tránsito peatonal seguro durante la ejecución de las obras y cuál será la solución definitiva una vez finalizado el proyecto.

5. En caso de que se contemple la eliminación, modificación o reubicación de la pasarela, presentar una solución de continuidad peatonal equivalente o superior, debidamente fundamentada, con accesos seguros, conectividad efectiva y plazos definidos para su implementación.

6. Informar las coordinaciones realizadas o previstas con la Municipalidad de San Antonio y la comunidad directamente afectada, considerando que se trata de una infraestructura de uso vecinal que cumple una función de conexión entre dos sectores de la ciudad.

La evaluación ambiental de una obra vial no puede limitarse a sus componentes físicos y al tránsito vehicular. También debe considerar los efectos sobre la conectividad territorial y la vida cotidiana de las comunidades que utilizan el espacio intervenido.

La falta de antecedentes específicos sobre esta pasarela impide conocer los impactos que podría generar el proyecto y verificar si existe una solución adecuada para mantener la conexión peatonal entre Llolleo y Barrancas.

SOLICITUD FINAL

Solicito que el titular aclare y evalúe expresamente la situación de la pasarela del pasaje Merced, presente los antecedentes técnicos que permitan comprender su relación con las obras proyectadas y establezca medidas concretas para garantizar la continuidad, seguridad y accesibilidad del tránsito peatonal.

La conectividad de los vecinos no puede quedar supeditada a las necesidades de la infraestructura vial ni resolverse una vez iniciadas las obras. La solución debe estar definida, justificada y debidamente informada dentro del proyecto sometido a evaluación ambiental.

2. Observación: Protección del patrimonio cultural, memoria vecinal e identidad territorial de la población San Pedro

Solicito que el titular del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, identifique y evalúe expresamente los posibles impactos sobre el mural vecinal «EFE y EPSA matan mi barrio», creado aproximadamente en 2018 por iniciativa de la fallecida dirigente social Marcela Vera (Q.E.P.D.), reconocida por su liderazgo y compromiso con la defensa de la población San Pedro.

Esta obra constituye un testimonio de la lucha organizada de los vecinos frente a la utilización de los antiguos jardines de la estación de trenes de Llolleo como estacionamiento de camiones. La movilización impulsada por sus dirigentes, entre ellas Marcela Vera, permitió recuperar ese sector de una actividad que afectaba la tranquilidad y la calidad de vida del barrio.

El mural posee un valor histórico, social y simbólico que trasciende su materialidad: representa la memoria de una comunidad que se organizó para defender su territorio y constituye un legado de una dirigente cuya labor forma parte de la historia vecinal de San Antonio.

Su relevancia se ve reforzada por su ubicación visible en el sector, junto al mural realizado en el marco de un proyecto Fondart por la artista Paula Tikay, conformando un espacio con expresiones artísticas y de memoria local que debe ser considerado integralmente en la evaluación ambiental.

Por lo anterior, solicito:

1. Incorporar ambos murales en el levantamiento de antecedentes de patrimonio cultural, memoria local e identidad territorial del área de influencia del proyecto.

2. Evaluar los impactos directos e indirectos que las obras, expropiaciones, modificaciones viales o intervenciones del entorno pudieran generar sobre su integridad, visibilidad y permanencia.

3. Presentar planos que permitan verificar la distancia de las obras proyectadas respecto de ambos murales y determinar las posibles afectaciones.

4. Establecer medidas concretas de protección y conservación, con participación de la comunidad y de las organizaciones vecinales vinculadas a su historia.

Una obra de infraestructura no puede evaluar un territorio como si estuviera vacío de historia, identidad y organización social. Este mural recuerda una lucha vecinal concreta y mantiene viva la

memoria de Marcela Vera, quien dedicó su liderazgo a defender su barrio. Su protección es también una forma de reconocer la historia y la dignidad de la comunidad de San Pedro.

3 OBSERVACIÓN: INSUFICIENCIA DE LA EVALUACIÓN ACÚSTICA FRENTE A LA TOPOGRAFÍA URBANA DE SAN ANTONIO

La evaluación del impacto acústico del proyecto Ruta 78, Fase 1 Acceso Sur a San Antonio, debe considerar expresamente las características topográficas de la comuna, donde existen cerros, laderas, desniveles y sectores residenciales ubicados a distintas cotas respecto de la infraestructura vial.

Esta configuración puede modificar la propagación del ruido del tránsito vehicular, especialmente de camiones, y generar diferencias de exposición entre viviendas cercanas a la ruta y aquellas situadas en sectores elevados.

Por lo anterior, solicito que se acredite mediante modelación acústica georreferenciada, perfiles topográficos y evaluación de receptores a distintas alturas, que las pantallas acústicas proyectadas serán efectivas para proteger a la totalidad de la población potencialmente afectada, incluyendo viviendas en laderas y cotas superiores.

Asimismo, solicito justificar técnicamente la altura, extensión, ubicación y capacidad de atenuación de cada pantalla, considerando el tránsito proyectado, las condiciones meteorológicas pertinentes y los niveles de ruido diurnos y nocturnos.

No basta con instalar pantallas acústicas: el titular debe demostrar que su diseño responde a la geografía real de San Antonio y que protege efectivamente a las comunidades expuestas.

OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 11

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Incorporación del antecedente territorial de anegamiento y escorrentía superficial en avenida La Playa hacia el entorno de Laguna Sur.

1. Antecedentes del expediente

Como antecedente de conocimiento territorial se dispone de cinco fotografías digitales y un registro audiovisual de aproximadamente 51 segundos, fechados el 27 de julio de 2024, tomados en el sector de avenida La Playa, población Juan Aspeé, San Antonio. Los registros muestran anegamiento de la calzada, presencia de vehículos pesados y escurrimiento superficial en un entorno vial y de vegetación.

De acuerdo con el testimonio de quien aporta los registros, las imágenes corresponden a una trayectoria de escurrimiento hacia el sector de Laguna Sur durante un episodio de lluvias. Esta descripción constituye un antecedente territorial que debe contrastarse con topografía, cartografía y modelación; no equivale a una medición instrumental del recorrido completo.

La captura de cartografía digital aportada, identificada como «La Playa, San Antonio, Valparaíso», muestra las coordenadas geográficas -33.607070, -71.622549 (latitud, longitud). Este punto se señala como referencia espacial para localizar el sector de escorrentía registrado en el video del 27 de julio de 2024. Se trata de una referencia aportada por quien presenta la observación, que deberá verificarse mediante georreferenciación y trabajo de terreno; por sí sola no acredita la trayectoria hidráulica completa del escurrimiento ni un punto de descarga comprobado dentro de Laguna Sur.

2. Fundamentación de la observación

Los sistemas de drenaje de un proyecto vial emplazado cerca de un humedal deben evaluarse considerando los aportes existentes y los posibles cambios introducidos por las nuevas obras. La

eventual conexión entre avenida La Playa y Laguna Sur es relevante para delimitar correctamente el área de influencia hidrológica y para examinar impactos asociados al transporte de agua y sedimentos durante precipitaciones intensas.

Las fotografías y el video no acreditan por sí mismos presencia de hidrocarburos, aguas servidas ni otros contaminantes, ni permiten atribuir los anegamientos de 2024 a un proyecto que aún no se ejecutaba. Su valor es señalar un fenómeno previo que merece verificación técnico-ambiental.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Identificar en topografía y plano hidráulico el sector registrado de avenida La Playa y la trayectoria probable de escurrimiento superficial hacia Laguna Sur, incorporando cotas, pendientes, sumideros, colectores, descargas y puntos de eventual desborde. Para esa verificación, considerar como referencia inicial las coordenadas geográficas -33.607070, -71.622549 aportadas en la captura cartográfica, y precisar su correspondencia con el punto y el recorrido observados en el registro audiovisual.

2. Determinar si dicha zona se encuentra dentro del área de influencia hídrica efectiva de las obras y si los cambios de plataforma vial o drenaje pueden modificar la dirección, duración o intensidad del escurrimiento; justificar técnicamente cualquier exclusión.

3. Evaluar, mediante simulación de eventos de lluvia relevantes, la capacidad de captación y evacuación de la red, la posibilidad de transporte de sedimentos y la conectividad con sectores del humedal.

4. Considerar los registros como información territorial a contrastar mediante inspección y verificación en terreno, con participación de habitantes que conocen el funcionamiento del lugar.

5. Precisar medidas de diseño, prevención y seguimiento asociadas a los efectos atribuibles al proyecto; distinguir las obligaciones del titular de problemas preexistentes cuya solución corresponda a otros organismos.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- *Antecedente territorial: cinco fotografías fechadas el 27-07-2024 (20240727_175512.jpg, 175535.jpg, 175610.jpg, 180335.jpg y 180347.jpg) y video 20240727_180429.mp4. Los archivos se adjuntan como respaldo separado a esta observación.*
- *Referencia cartográfica aportada: captura de pantalla «La Playa, San Antonio, Valparaíso», coordenadas -33.607070, -71.622549 (latitud, longitud). Se adjunta por separado, junto a los archivos fotográfico y audiovisual.*
- *EIA, Capítulo 1, descripción de obras de drenaje; Capítulo 2, Área de Influencia; Capítulo 3, Hidrología; Capítulo 4, pp. 77-80.*
- *D.S. N.º 15/2020, Ministerio del Medio Ambiente, art. 3, letra b), numeral i."*

1032. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto de la fase 1 del acceso sur de la carretera 78, no está respetando la zona buffer o zona de amortiguación del ecosistema vulnerado de las Lagunas de Llolleo conocido comúnmente como Los

Ojos de Mar. La normativa técnica y los criterios de sustentabilidad adoptados por el municipio en la Ordenanza de Humedales establecen que un área de al menos 36 metros de distancia desde el espejo máximo de agua no se considera una "zona buffer" externa, sino que se incorpora como parte integral y protegida del propio Humedal Urbano, por lo tanto esto asegura que la franja inmediatamente adyacente a las lagunas (Norte, Sur y Menor) cuente con la máxima protección legal contra cualquier tipo de intervención o alteración biológica. Por lo que se debe llevar a una mesa participativa/ comité de gestión el establecimiento de la zona buffer luego de estos 36 metros a la redonda de las tres lagunas.

Por otro lado como persona nacida y criada en San Antonio que ha visto en carne propia el deterioro de la ciudad respecto a la industria portuaria, llámese contaminación; lumínica, gases de efecto invernadero, auditiva, contaminación por derrame de sustancias químicas en accidentes de tránsito de camiones en la actual entrada al puerto (aceite-2021), puedo dar fe de que el desarrollo portuario va en contra de la mejor de vida para la ciudadanía, por ejemplo este proyecto nos eleva los costos de vida a nosotros, quienes habitamos esta ciudad, por una parte la implementación de tres nuevos pórticos de tag tan cercano a la ciudad hace que los mayores perjudicados sean los y las sanantoninas ya que nuevamente los costos del puerto los terminamos pagando nosotros. Exigimos que se haga un estudio de cómo afectará a la economía de las familias, antes de fijar precios de los pórticos y si es viable que vivamos con esta realidad. Por otra parte es una medida ultra discriminatoria a las comunidades rurales de San Antonio, tanto Aguas Buenas como Malvilla, dos comunidades ya muy afectadas en su calidad de vida por la explotación portuaria ya que viven rodeados de contenedores y camiones, ahora tendrán que pagar peajes para movilizarse al hospital por urgencias, para realizar compras y trasladar a estudiantes a su colegio, poblaciones muchas veces marginales económicamente y tremendamente ignoradas en las políticas públicas. Sin mencionar a los trabajadores rurales que se trasladan desde la ciudad a estas mismas zona mencionadas o a los sectores Leyda, y aledaños a Melipilla también verán su vida y su economía afectada por este proyecto. Y por último las empresas de transporte ya han comunicado que si se instalan estos pórticos de tag subirán los precios de sus servicios, nuevamente el costo recae en la ciudadanía. Empresas de buses a Santiago y Valparaíso ya cuentan con tarifas excesivas para la población considerando que son tramos inferiores a los 150 km. Por lo que esto no solo afecta a quien posee un automóvil, sino que afecta a toda la ciudadanía, estudiantes universitarios que deben salir de su ciudad a rendir sus estudios superiores, trabajadores que se trasladan a diario tanto de San Antonio a otros lados como los de Santiago y Valparaíso a San Antonio, personas de la tercera edad y personas en situación de discapacidad que se trasladan por exámenes médico o horas médicas fuera de la zona. Este proyecto nuevamente afecta a la ciudadanía y la industria crece y gana a costa de nuestro empobrecimiento."

1033. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con la instalación de peajes en los accesos a San Antonio ya que son de huso diario para mi familia y mi trabajo.

Lo más complicado es el fuerte ruido que emiten los camiones al bajar por la Cuesta hacia el puerto sus frenos son muy estruendosos ojalá algún día hagan una medición de rudo para que vean y sientan lo dañino qué es para nuestra vida cotidiana ya que esto es día y noche."

1034. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me sumo a la observación presentada por la comunidad respecto de la instalación de pórticos y peajes en San Antonio, y solicito que se consideren los efectos que estos cobros podrían tener en la vida diaria de sus habitantes.

Muchas familias debemos trasladarnos frecuentemente por motivos de trabajo, estudios, atención médica, trámites y otras necesidades básicas. Por ello, la incorporación de nuevos cobros podría significar un gasto permanente para los hogares y dificultar nuestros desplazamientos habituales.

Solicito que, antes de avanzar con esta medida, se informe de manera clara y pública dónde se instalarían los pórticos, cuáles serían las tarifas, qué alternativas de tránsito existirían y cómo se evaluará el impacto económico y vial para los vecinos de la comuna.

Asimismo, solicito que se considere la opinión de la comunidad en la toma de decisiones y que se evalúen alternativas que eviten que los residentes deban asumir cobros adicionales por sus desplazamientos cotidianos. En caso de contemplarse algún cobro, pido que se estudien medidas efectivas para proteger a quienes viven en San Antonio y utilizan estas vías de manera habitual.

Esperamos que nuestras observaciones sean escuchadas y respondidas de forma clara, considerando las necesidades y la realidad de las familias de la comuna."

1035. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto es una amenaza la calidad de vida de las personas y no solo porque nos deja a todos los sanantoninos con un cobro extra sino que también porque afecta a:

1. La protección del medio ambiente, ya que uno de los tramos pasa por el humedal ojos de mar. El ruido y contaminación son elementos que afectan enormemente al ecosistema que se alberga en este espacio.

2. Como se indicaba antes: el tema del cobro. ¿Por qué debemos pagar más nosotros mismos por vivir aquí? Se sobre entiende que esto se convertirá en una carga permanente a las personas de esta comunidad y no solo para aquellos que tienen vehículos, hay una alta probabilidad de que el transporte público (que ya es muy caro y muy malo) vuelva a subir.

3. ¿Qué pasa con las personas que se transportan desde las zonas rurales a estudiar/trabajar a la zona urbana? No se ha pensado en ellos para nada y afecta de la misma manera que expuse en el punto anterior.

Creo que estos simples puntos pueden demostrar el poco valor que están demostrando a nuestra comuna al querer meternos en algo como este proyecto. San Antonio es importante para el resto del país y aun así estamos a pocos pasos de ser zona de sacrificio solo para seguir llenando bolsillos de personas a las que se les hacen favores para que sigan sosteniendo esta cadena donde nosotros, el resto del pueblo, nos seguimos empobreciendo."

1036. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Expreso mi rechazo a la instalación de nuevos pórticos y peajes que puedan afectar los desplazamientos de quienes vivimos en San Antonio.

Solicito que, antes de tomar cualquier decisión, se analice seriamente la realidad social y económica de nuestra comuna. En San Antonio hay muchas familias que viven con ingresos ajustados y que ya deben hacer grandes esfuerzos para cubrir gastos esenciales como alimentación, vivienda, servicios básicos, educación, salud y transporte.

Para muchas personas, trasladarse no es un lujo ni una elección: es una necesidad diaria para llegar al trabajo, estudiar, asistir a controles médicos o realizar trámites. Incorporar nuevos cobros a estos

trayectos significaría sumar una carga económica a familias que en muchos casos no tienen cómo asumirla.

Solicito que las autoridades evalúen el impacto que esta medida tendría especialmente en los hogares de menores ingresos, trabajadores, adultos mayores y personas que necesitan trasladarse de manera frecuente. También pido que se estudien los efectos que podrían tener estos cobros en el costo del transporte y en el acceso a servicios.

Las decisiones sobre infraestructura deben considerar las condiciones de vida de la comunidad y no aumentar las dificultades económicas de sus habitantes. Por lo mismo, solicito que se reconsidere la instalación de estos pórticos y peajes, y que se escuche la opinión de los vecinos antes de avanzar con cualquier medida que afecte directamente nuestro bolsillo y nuestra calidad de vida."

1037. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Si bien es cierto toda modernización vial de acceso a san antonio es positiva, pero no es justo que la ciudadanía, más aún los San Antoninos debamos asumir los costos. Ya con las alzas de los combustibles que a todos nos han afectado, ahora hay que sumar gastos por los pórticos de telepeaje???? Es injusto y arbitraria esta medida que quieren imponer...ya basta de abusos !!!"

1038. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi observación es que primero hagan proyectos habitacionales de acceso a la vivienda y posteriormente realizar proyecto de cobro por movilización. Me parece de toda lógica esta petición. Ya basta del abuso a San Antonio. Tenemos que soportar el estallido social, luego pandemia, y si fuera poco, la TOMA más grande del país. Si vemos reflejada la calidad de vida en San Antonio, me parece pertinente cobrar tag, pero estamos lejos de eso. Tenemos un estadio que se comenzó a construir hace 8 años. El club San Antonio Unido no puedo jugar de local todo esos años y el efecto fue que quebraron. Por lo tanto, basta de hacer tanto daño a San Antonio. La gente acá no ve los frutos del pago de impuestos, Así que lo mejor retirar el proyecto de pórticos. Existen otras prioridades. El hospital no tiene todas los recursos que debería tener, no hay especialistas, no hay salud en San Antonio.

Para qué les decimos como es convivir con los camiones en la ciudad. Aún así esa prima por riesgo no se ve reflejado en infraestructura ni en mejoras a las que podamos visualizar."

1039. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos pórticos en San Antonio. Ya hay demasiada destrucción, ruido ambiental, calles en mal estado y es una riesgo para la calidad de vida para la comunidad.

No queremos pórticos en San Antonio. No queremos más camiones, No queremos Mega puerto.

Queremos vivir tranquilos y con la naturaleza en paz."

1040. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Señores, les saludo y quiero dar mi opinión respecto a lo que esta sucediendo con los nuevos pórticos proyectados, y es la siguiente:

1.Estamos viviendo con tecnologia, adelantos y muchas cosas se acepta, pero somos humanos y los adelantos no pueden perjudicar nuestra tierra, nuestros humedales, nuestra gente san antonina.

2.El cobro de las carreteras , se aceptan también porque llevan un costo, pero poner pórticos dentro de san antonio donde no toda la gente trabaja en el puerto, y tiene buen sueldo y eso es trágico, aqui hay pensionados con bajos sueldos, pueden ver las estadísticas.

3.apelamos ala humanidad de ustedes, como personas, hagan cobros pero en carreteras. No nos perjudiquen mas de lo que estamos viviendo en estos momentos, con todo caro y por favor no pongan pórticos en el interior de san antonio."

1041. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece una aberración lo que nos quieren hacer a los sanantoninos, como es posible que quieran exterminar la playa de llolleo junto a sus humedales, mas encima ponernos peajes cuando hemos vivido la vida sin esa preocupación. Acá no saben que habitan ecosistemas completos, nosotros los sanantoninos habitamos esas áreas verdes, uno de los poco lugares de áreas verdes que quedan en la comuna, y quieren aumentar el costo de vida a los sanantoninos? La verdad es que se pasan. Me opongo rotundamente a esa masacre que quieren hacer. Ya basta de matar animales, ecosistemas, matar las calles de san antonio junto a sus lugares hermosos. Basta de hacer la vida imposible con esas medidas ambientales sino es esto es el peaje que quieren poner aumentando el costo de vida por acá en la costa. Déjense de masacrar a su pueblo, ya es difícil vivir con todo el saqueo que nos hace el gobierno y ustedes quieren matar lo lindo que tiene san antonio. No al proyecto. Me opongo rotundamente soy nacida y criada en san antonio de toda la vida, es mi derecho a votar."

1042. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**NO A LOS PÓRTICOS TAG EN SAN ANTONIO.***

Me opongo a la instalación de los cuatro pórticos TAG proyectados en San Antonio. No podemos seguir normalizando que el desarrollo de infraestructura se financie a costa de quienes vivimos, trabajamos y nos desplazamos diariamente por nuestra propia comuna.

San Antonio es una ciudad portuaria que cumple un papel fundamental en la economía nacional. Sin embargo, pareciera que los costos de ese desarrollo siempre terminan recayendo sobre sus habitantes.

No estoy en contra del progreso ni de mejorar nuestra infraestructura vial. Estoy en contra de que circular por nuestra propia ciudad se transforme en un gasto adicional para las familias, los trabajadores y quienes necesitan trasladarse por motivos laborales, educacionales o de salud.

Además, ¿qué ocurrirá con la congestión de las calles interiores cuando los conductores comiencen a buscar rutas alternativas para evitar estos cobros?

***El progreso debe mejorar la calidad de vida de las personas, no encarecerla.** San Antonio necesita inversión, conectividad y soluciones viales reales, pero también necesita que se respeten los intereses de sus habitantes.*

No podemos ser una ciudad estratégica para la economía de Chile y, al mismo tiempo, tener que pagar cada vez más por nuestra propia movilidad.

***¡Desarrollo para San Antonio, sí! ¡Más cobros para sus habitantes, no!**"*

1043. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El cobro de accesos a san Antonio encarece significativamente el costo de vida para los residentes, sobre todo quienes vivimos en los alrededores de la costa y trabajamos en san Antonio, sumando a los que tenemos hijos que van al colegio en esas áreas."

1044. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**¡San Antonio no puede seguir pagando el costo de una infraestructura diseñada para responder a las necesidades del desarrollo portuario!***

Rechazamos la instalación de los cuatro pórticos de cobro proyectados en la Ruta 78, entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda. No nos oponemos a mejorar las carreteras ni a fortalecer la conectividad de nuestra comuna; nos oponemos a que esas mejoras signifiquen un nuevo costo para quienes vivimos, trabajamos y nos desplazamos diariamente por San Antonio.

¿Por qué decimos NO?

***1. No al doble cobro por desplazarnos dentro de nuestra propia comuna.** Los vecinos ya enfrentan costos de transporte y peajes en sus desplazamientos. Incorporar nuevos puntos de cobro puede encarecer los viajes cotidianos, especialmente para quienes deben trasladarse por motivos laborales, educativos, de salud o para realizar trámites. Exigimos que se aclare y evite cualquier doble cobro por trayectos locales.*

***2. No a trasladar los costos de la actividad portuaria a las familias sanantoninas.** El proyecto busca mejorar la conectividad y la capacidad vial, incluida su funcionalidad portuaria. Por eso, exigimos transparencia respecto de quiénes financiarán estas obras y por qué los habitantes de la comuna deberían asumir nuevos cobros por desplazamientos cotidianos.*

***3. No a congestionar nuestras calles y barrios.** Si utilizar la ruta se vuelve más caro, existe el riesgo de que algunos conductores busquen vías alternativas, aumentando el tránsito por calles como Barros Luco, avenida Chile, Los Aromos y Providencia. Esto debe evaluarse seriamente, considerando la seguridad vial, el ruido, la contaminación y la calidad de vida de los residentes.*

***4. No a decisiones tomadas sin considerar suficientemente a la comunidad.** Las obras proyectadas contemplan expropiaciones, intervenciones urbanas y posibles efectos sobre los sistemas de vida de las personas. San Antonio merece participar de manera efectiva en las decisiones que afectan su territorio y su futuro.*

***5. Sí a una solución justa, transparente y compatible con la vida de los vecinos.** Exigimos que se estudien alternativas reales de trazado y financiamiento, que se transparenten los costos para los usuarios locales y que se evalúen mecanismos que eviten cobrar por desplazamientos internos de la comuna.*

Nuestra postura es clara: NO A LOS PÓRTICOS DE COBRO EN SAN ANTONIO.

Solicitamos al Ministerio de Obras Públicas, a la Dirección General de Concesiones y a las autoridades competentes que revisen esta propuesta y busquen una alternativa que permita mejorar la infraestructura vial sin perjudicar económicamente a la comunidad.

*El desarrollo portuario es importante, pero también lo son las personas que viven en San Antonio**. El progreso no puede medirse solamente en carreteras y toneladas de carga; también debe medirse en calidad de vida, justicia territorial y respeto por sus habitantes.***

***¡San Antonio merece conectividad, no más barreras económicas!**"*

1045. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No quiero pórticos en San Antonio por qué afecta mucho el bolsillo de personas que no tienen ningún beneficio con el puerto."

1046. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Un descriterio colocar pórticos dónde nunca han habido y ni siquiera es una autopista nueva sino que es antigua y con deficiencias en iluminación y pavimento."

1047. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecino de Villa Las Dunas, no desconozco la importancia de mejorar la infraestructura vial de San Antonio. sin embargo, considero que dicho desarrollo no debe realizarse a costa de imponer cargas económicas desproporcionadas a los residentes, generar incertidumbre respecto de sus viviendas o deteriorar la calidad de vida de los barrios.

Solicito que las autoridades competentes y el titular del proyecto entreguen respuestas claras, verificables y fundamentadas sobre estas materias, y que se consideren medidas concretas para proteger a los habitantes de la comuna.

El progreso de San Antonio debe considerar a quienes vivimos aqui. Mejorar la conectividad no puede significar que sus propios habitantes deban asumir injustamente los costos económicos y sociales del desarrollo."

1048. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, y dentro del plazo legal que expira este martes 27 de octubre, vengo en presentar mis observaciones ciudadanas al proyecto de referencia, fundado rigurosamente en la transgresión y falta de evaluación de los efectos previstos en el Artículo 7 del Decreto Supremo N° 40 del Ministerio del Medio Ambiente.

1. Contexto Territorial y Vulneración Directa

El proyecto pretende implementar pórticos de cobro electrónico (TAG) en el acceso sur de la comuna de San Antonio, específicamente afectando de manera directa y desproporcionada a las comunidades del sector Aguas Buenas y del sector Rural de Cartagena. Este sector rural/semiurbano mantiene dinámicas de conectividad local estrechamente dependientes del libre tránsito hacia el centro urbano de San Antonio, Llolleo y servicios básicos provistos en la comuna.

2. Incumplimiento e Inaplicabilidad de Criterios del Artículo 7 del D.S. N° 40

El Artículo 7 del D.S. 40/2012 mandata evaluar la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos. Sostengo que el titular de la obra ha omitido o minimizado los siguientes efectos específicos contenidos en dicha norma:

• Literal b) Alteración en la accesibilidad a bienes, servicios e infraestructura básica: La instalación del pórtico en Aguas Buenas introduce una barrera económica artificial que restringe drásticamente la libre circulación de los residentes hacia hospitales, centros de estudio, lugares de trabajo y el comercio local de San Antonio. La comunidad se verá obligada a pagar un peaje diario para actividades

cotidianas de subsistencia básica o a utilizar rutas alternativas precarias que aumentan exponencialmente los tiempos de viaje.

• Literal c) Alteración en la conectividad y aumento en los tiempos de desplazamiento: El flujo vehicular habitual sufrirá distorsiones. Para eludir el cobro del pórtico, se provocará un desvío masivo de flujos vehiculares (automóviles, buses y camiones de carga pesada) hacia las vías locales e interiores del sector de Aguas Buenas y otros sectores colindantes. Esto saturará caminos no acondicionados para tal volumen de tránsito, elevando los riesgos de accidentes, la congestión y los tiempos de desplazamiento cotidianos de los vecinos.

• Literal a) Dimensión Económica y Sustento del Grupo Humano: el sector de Aguas Buenas y sus comunidades aledañas en la comuna de Cartagena albergan actividades comerciales a escala local y de transporte menor cuyo equilibrio económico se basa en la exención de peajes urbanos/interurbanos directos en sus trayectos cotidianos. El costo del TAG mermará severamente los ingresos familiares locales, desarticulando el tejido económico del sector.

3. Petitorio Ambiental Formal

Por los argumentos expuestos, solicito formalmente a esa Dirección Regional:

1. Exigir al Titular un análisis detallado del área de influencia sobre el componente humano e infraestructura del sector de los sectores mencionados.

2. Determinar que el proyecto genera impactos significativos bajo los preceptos del Artículo 7 del D.S. 40.

3. Ordenar el rechazo de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) o bien obligar al Titular a ingresar el proyecto por la vía de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), que garantice la adopción de medidas de mitigación, reparación o compensación adecuadas (tales como caleteras de libre tránsito para residentes locales, exención total de cobros para la comuna, o relocalización de los pórticos).”

1049. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“**Rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio”***

Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el marco del proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio”, debido a los posibles impactos económicos y sociales que esta medida podría generar en los habitantes de San Antonio y las localidades de su entorno.

La incorporación de nuevos cobros por el uso de esta vía podría incrementar los gastos de desplazamiento de quienes deben utilizarla de manera habitual para trasladarse a sus lugares de trabajo, establecimientos educacionales, centros de salud y otros servicios esenciales. Esta situación podría afectar especialmente a trabajadores que realizan desplazamientos diarios, estudiantes, familias y personas mayores, así como a quienes cuentan con menores ingresos y tienen una capacidad limitada para absorber nuevos gastos de transporte.

Asimismo, la dependencia de esta vía para desarrollar actividades laborales, educativas, comerciales y familiares hace necesario evaluar si la implementación de estos cobros podría afectar la movilidad cotidiana de la población, restringir sus alternativas de desplazamiento o generar una carga económica desproporcionada para determinados grupos de la comunidad. El impacto no debe analizarse únicamente desde el costo individual de cada viaje, sino también considerando su frecuencia y el gasto acumulado que podría representar para quienes utilizan la ruta de manera recurrente.

Esta preocupación se sustenta en los principios de igualdad ante la ley y bien común consagrados en la Constitución Política de la República, particularmente en sus artículos 1 y 19 Nº 2, así como en la necesidad de evaluar adecuadamente los posibles efectos del proyecto sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, conforme a lo establecido en el artículo 11, letra c), de la Ley Nº 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

Por lo anterior, solicito que se reconsidere la instalación de estos pórticos de cobro y se evalúen alternativas viales que permitan mejorar la conectividad y la infraestructura de acceso a San Antonio, sin imponer nuevas cargas económicas a sus habitantes ni perjudicar su calidad de vida. Asimismo, solicito que se consideren las necesidades de la comunidad local y los impactos sociales y económicos que esta medida podría ocasionar, garantizando una solución que priorice el bienestar de la población."

1050. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al tag en SAN ANTONIO

DIGO NO AL TAG"

1051. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"EJE 1: Peajes Urbanos y Cobros Injustos a la Comunidad

Peajes dentro de la misma ciudad: El proyecto instala pórticos de cobro automático (TAG) dentro de San Antonio, obligando a los vecinos a pagar peaje por moverse diariamente entre barrios como Reuss, Barrancas y el centro.

Falta de calles alternativas gratuitas (caleteras): La empresa no construirá caleteras continuas y gratuitas de buena calidad paralelas a la autopista, dejando a los automovilistas locales sin una opción libre de cobro.

Encarecimiento del costo de vida local: Cobrar peajes urbanos aumentará los gastos diarios de las familias para ir al trabajo, al hospital, a colegios o a comerciar dentro de la propia comuna.

Discriminación comparada con Valparaíso: Mientras que en Valparaíso el acceso portuario (Camino La Pólvora) es 100% gratuito para la ciudad, a San Antonio se le impone una carretera tarificada con peajes urbanos.

Violación de la Ley de Caminos públicos: Convertir una calle de uso público tradicional en una vía concesionada pagada sin garantizar rutas locales paralelas viola el DFL 850 del Ministerio de Obras Públicas.

EJE 8: Amenaza a las Dunas de Llolleo, Aves y Noches Sin Descanso

Ignorar la protección del Sitio Prioritario Dunas Santo Domingo-Llolleo: El estudio afirma falsamente que el proyecto 'no se relaciona' con las dunas, a pesar de estar a solo 270 metros y con vista directa a las obras.

Perturbación de aves acuáticas y migratorias: El ruido de las maquinarias y los camiones espantará a la avifauna que nidifica y descansa en las lagunas de Llolleo y la desembocadura del Río Maipo.

Intrusión de luces nocturnas en las casas: Las torres de iluminación de las obras y los focos de los camiones darán directamente hacia las ventanas de los dormitorios durante las noches.

Pérdida de áreas verdes y vegetación local: La ampliación de la carretera eliminará árboles, matorrales y vegetación nativa en los bordes del trazado sin una reforestación equivalente en la comuna.

Sin compromiso de parque urbano sobre la trinchera: La losa superior sobre la trinchera de Barros Luco quedará como un bloque de cemento ciego sin convertirse en un parque o plaza para los vecinos."

1052. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considerando que San Antonio es una comuna pequeña pero que vive siendo explotada a nivel portuario y ciudad. No cuenta con una situación socioeconómica estable para además tener que pagar continuamente por un acceso, el cual siempre ha sido de tránsito libre para acceder a trabajos, servicios de salud, de alimentos, etc.

De la misma manera, no está bien que los ciudadanos seamos los que paguen los costos de la expansión portuaria o del progreso.

Todo esto en rechazo a los pórticos TAG que quieren ubicar en San Antonio."

1053. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quisiera manifestar mi preocupación por la instalación de nuevos pórticos de TAG contemplados en el proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, principalmente por el impacto que podrían tener en el costo de vida de quienes residimos en la comuna.

Entiendo que San Antonio necesita mejorar su infraestructura vial y que existen problemas de congestión que deben abordarse. Sin embargo, me parece preocupante que estas mejoras puedan significar que los habitantes tengamos que comenzar a pagar por desplazamientos que realizamos habitualmente dentro de nuestra propia comuna.

San Antonio no es solamente un puerto o una ciudad de paso. Aquí vivimos familias que diariamente necesitamos trasladarnos para trabajar, estudiar, llevar a nuestros hijos al colegio, asistir a controles médicos o realizar nuestras actividades cotidianas. La ubicación de los nuevos pórticos podría hacer que recorridos que hoy realizamos sin estos cobros comiencen a representar un gasto adicional y permanente.

Me preocupa especialmente la situación de quienes viven en San Antonio y trabajan fuera de la comuna. Muchas personas deben viajar todos los días y regresar a sus hogares, por lo que estos nuevos cobros se sumarían a los gastos de transporte que ya deben asumir. Lo que puede parecer un monto menor por cada pasada, al multiplicarlo por los viajes diarios y los días del mes, termina convirtiéndose en una suma importante para cualquier familia.

También considero preocupante que se planifiquen pórticos en trayectos que conectan distintos sectores de una misma comuna. No parece razonable que una persona deba asumir nuevos costos simplemente por trasladarse dentro de la ciudad donde vive, especialmente cuando muchas veces no existen alternativas de transporte o caminos que permitan realizar estos recorridos en condiciones similares.

Además, es importante considerar que, para evitar los cobros, muchas personas podrían optar por utilizar calles interiores, aumentando la congestión, los tiempos de viaje, el ruido y el tránsito en sectores residenciales. Finalmente, una medida que busca mejorar la conectividad podría terminar generando nuevos problemas para los propios habitantes de San Antonio.

Finalmente, quiero insistir en que el desarrollo de San Antonio debe considerar también el bienestar de quienes vivimos aquí. Mejorar los accesos al puerto y la conectividad regional es importante, pero estas mejoras no deberían significar un aumento considerable del costo de vida para los residentes.

***No estamos pidiendo que no se mejoren los caminos, sino que esas mejoras no terminen perjudicando económicamente a quienes vivimos en San Antonio y necesitamos desplazarnos diariamente por nuestra propia comuna**."*

1054. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece al menos nefasto la próxima implementación de pórticos tag en la provincia de san antonio, aparte de injustificado, ya que la carretera se mantiene en la misma manera, sin construcciones nuevas ni nada desde hace casi 10 años. Esta medida de colocar tag solo beneficiara a la empresa contratista y traerá dificultades incalculables para la población local que debe transitar diariamente a trabajar en los sectores de malvilla, aguas buenas, Leyda y demás sectores aledaños, haciendo que la calidad de vida empeore y los costos sigan aumentando en una zona donde los costos de vivir ya son exageradamente altos.

NO MAS TAG EN CHILE."

1055. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo como ciudadana se San Antonio, me opongo al proyecto ruta 78 al abusivo cobro del Tag. lo que aumentará considerablemente un gasto adicional a mi presupuesto familiar."

1056. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO Estoy de acuerdo con la implementación de pórticos que afectarán directamente los bolsillos de los residentes, sumado a las alzas de combustibles se volverá insostenible para algunas familias, considerando que existe gran población que trabaja y/o estudia en Santo Domingo y viceversa afectando a la población de ambas comunas"

1057. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO al tag de en san antonio"

1058. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Junto con saludar, me dirijo a ustedes para expresar mi observación respecto al proyecto en cuestión.

yo, como San Antonino de 40 años, viviendo activamente en la comuna, profesional y muy ligado a empresas del rubro portuario y extra portuario, considero que como trabajador independiente no es oportuno incluir pórticos dentro de la comuna de San Antonio.

Revisando casos como Valparaíso, cuidad mas grande que San Antonio y con mayor poblacional, Cuidad puerto también, no posee pórticos para que los ciudadanos que trabajan alrededor de esta cuidad, como Curauma, Placilla, paguen estos tramos que al final aumentan el costo de la vida en estos momentos.

En San Antonio, Cuidad puerto, gran parte de la población esta ligada a la empresa portuarias y extraportuarias, y por consiguen con los servicios que otras empresas entregan para cumplir funciones dentro de esta.

Los ciudadanos, comunes, no tenemos porque pagar el precio de las nuevas instalaciones portuarias que el Gobierno ha dictado. ni menos cuando nuestro libre transito dentro de nuestra ciudad no debiese estar gobernado por pórticos de telepeaje que al final empobrecerán nuestra calidad de vida.

Al igual que en Valparaíso, los pórticos debiese estar en la autopista central, saliendo de las ciudades y de las poblaciones alrededor de estas, ya que muchos de ellos encuentran trabajo dentro de las inmediaciones de las zonas extraportuarias y portuarias y no necesariamente ligadas a ellas.

El motivo es simple, no a favor de la instalación de estos pórticos, empobrecerán la vida de las personas de San Antonio y el libre transito entre zonas que son trayecto del día a día de los San Antoninos, como yo."

1059. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Al realizar este proyecto van a castigar aún más el bolsillo de una zona donde ya todo es caro vivir. No se justifica el hecho de recuperar inversión ya que tampoco hacen nada para mejorar la seguridad de las vías cuando los accidentes son recurrentes en varios puntos de la autopista ya sea por falta de iluminación y/o señales."

1060. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación ciudadana al proyecto de instalación de pórticos de telepeaje en la Ruta 78***

Manifiesto mi preocupación por la instalación de nuevos pórticos de telepeaje en la Ruta 78, considerando el impacto económico que esto podría generar para los habitantes de San Antonio y las comunas cercanas que utilizan esta vía de manera frecuente.

La Ruta 78 constituye una conexión fundamental para quienes se trasladan diariamente por motivos laborales, de estudio, salud y otras necesidades. La incorporación de nuevos puntos de cobro podría aumentar considerablemente el gasto de transporte de las familias, trabajadores y pequeños emprendedores de la zona.

Por lo anterior, solicito que se evalúe el impacto económico y social de este proyecto sobre los usuarios habituales, se transparenten los costos adicionales que implicaría su implementación y se consideren alternativas que eviten perjudicar a los residentes locales, especialmente a quienes no cuentan con vías alternativas razonables para sus desplazamientos.

Solicito que estas observaciones sean consideradas antes de avanzar con la ejecución del proyecto, priorizando la conectividad, la equidad territorial y la calidad de vida de los habitantes de la provincia de San Antonio."

1061. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita Justificación Total de Emplazamiento y Colocación son de Cada una de las Pantallas Acústica en términos de atenuación al Flujo Vehicular Autos y Camiones en el Concepto De Ruidos Diurnos y Nocturnos que sufren las distintas poblaciones en el área influencia del Proyecto fase 1 Ruta 78

Como lo es en:

- *Población Barros Luco*
- *San Pedro*
- *Mar de Chile*
- *Villa Estoril*
- *Villa Arauco*
- *Pob Las Dunas*
- *Alto Mirador*
- *Brockmean*
- *Las Colinas del Mar"*

1062. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estamos de acuerdo mi familia ya que eso significará costear valores altos en traslados de adulto mayor, hijos, llegadas al trabajo. Somos pyme, y nos dificultaba enormemente los costos en traslado, Además, en zonas donde existe bastante vulnerabilidad: mypes , pymes, colegios estatales, entre otros."

1063. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre la instalación de pórticos de peaje y la conectividad urbana***

Solicito que la evaluación ambiental analice de manera específica las consecuencias que tendrá la instalación de nuevos pórticos de cobro en los desplazamientos habituales de los habitantes de San Antonio.

La Ruta 78 no cumple únicamente una función interurbana, sino que también conecta sectores residenciales y comerciales de la comuna. Por ello, los viajes hacia el trabajo, establecimientos educacionales, centros de salud y otros servicios pueden verse afectados por la incorporación de nuevos cobros, especialmente cuando no existen rutas alternativas que ofrezcan condiciones equivalentes de tiempo y seguridad.

La implementación de estos pórticos podría generar una barrera económica para la movilidad cotidiana de la población y afectar la conectividad entre distintos sectores de la comuna.

Solicito que al informar la ubicación exacta de cada pórtico, se identifiquen los principales desplazamientos locales afectados y se cuantifique el número de viajes que deberán pagar peaje. Asimismo, se requiere evaluar las rutas alternativas disponibles, sus capacidades y los tiempos adicionales de traslado.

Estos antecedentes deben considerarse en el análisis del medio humano, particularmente respecto de la conectividad y la libre circulación contempladas en el artículo 7 del D.S. N.º 40/2012."

1064. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita Justificación Fundamentada y Total de Emplazamiento y Colocación de Cada uno de los Pórticos Peajes en términos de Cobro a cada vehículo perteneciente al Flujo Vehicular Autos cuya residencia primordial es en el área urbana comunal correspondientes a las distintas poblaciones en el área influencia del Proyecto fase 1 Ruta 78

Como lo es en:

- *Población Barros Luco*
- *San Pedro*
- *Mar de Chile*
- *Villa Estoril*
- *Villa Arauco*
- *Pob Las Dunas*
- *Alto Mirador"*

1065. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, manifiesto mi preocupación y rechazo a la incorporación de nuevos pórticos de cobro TAG asociados al proyecto de mejoramiento y ampliación de la Ruta 78, debido a los posibles impactos económicos, sociales y ambientales que esta medida podría generar en los habitantes de Aguas Buenas y otros sectores rurales cercanos a San Antonio.

En primer lugar, solicito que se evalúe de manera exhaustiva el impacto económico que estos nuevos puntos de cobro podrían representar para las familias que utilizan habitualmente esta ruta para trasladarse a sus lugares de trabajo, centros de salud, establecimientos educacionales y otros servicios esenciales. Para quienes vivimos en sectores rurales, estos desplazamientos no son necesariamente opcionales, sino que forman parte de nuestras necesidades cotidianas.

La incorporación de nuevos cobros podría aumentar considerablemente los gastos de transporte de los residentes, afectando especialmente a las familias de menores ingresos. Por esta razón, solicito que se estudien alternativas concretas, tales como tarifas diferenciadas, descuentos, exenciones u otros mecanismos que eviten perjudicar económicamente a las comunidades que históricamente han dependido de esta vía para su conectividad.

En segundo lugar, me preocupa el impacto que el aumento del tránsito de camiones y vehículos de carga podría generar sobre los caminos vecinales y las calles de los sectores rurales. El deterioro de la infraestructura vial, la generación de polvo en suspensión, los riesgos para peatones y conductores y las molestias para quienes viven junto a estas vías son situaciones que deben ser evaluadas y abordadas mediante medidas efectivas de prevención y mitigación.

Asimismo, solicito que se analicen los efectos del proyecto sobre la calidad del aire, el suelo, el entorno natural y la calidad de vida de los habitantes, considerando los impactos acumulativos que podrían producirse junto con las actividades industriales y portuarias existentes en el territorio.

Es fundamental que la evaluación ambiental considere la realidad de las comunidades rurales y no se limite únicamente a los beneficios que las obras puedan representar para la conectividad general, el transporte de carga o la actividad económica. El desarrollo de infraestructura debe considerar también a las personas que viven en el territorio y que podrían verse directamente afectadas por sus consecuencias.

Por lo anterior, solicito que estos impactos sean evaluados con antecedentes concretos y que se establezcan medidas verificables para proteger a los residentes. En particular, solicito que se informe claramente la ubicación y las condiciones de operación de los nuevos pórticos, los costos que podrían representar para los usuarios habituales y las alternativas que se contemplan para evitar una afectación desproporcionada a los habitantes de los sectores rurales.

Finalmente, solicito que las observaciones de la comunidad sean consideradas y respondidas de manera fundada durante el proceso de evaluación ambiental, resguardando el derecho de los habitantes a una conectividad adecuada, a condiciones ambientales saludables y a una calidad de vida digna.

El progreso de la infraestructura vial no debe significar una carga económica injustificada ni un deterioro de las condiciones de vida de las comunidades que habitan en su entorno."

1066. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es una pésima opción, ya que se incrementa el gasto diario de los y las trabajadoras de zonas rurales y además los que viajan a trabajar y estudiar a diario.

También los que trabajamos en sectores como aguas buenas o parque industrial,

Sin contar con caleteras ,y sin otras opciones de circular en dichas dirección.

Esto hace pésimo el día a día de los ciudadanos de san antonio se ve mermado su sueldo mensual ,además que acá no son buenos los sueldos , esto empobrece a las personas ,

Además las personas no tenemos porque costear estos gastos ya que pagamos todos los años nuestro permiso de circulación , el cual ya es caro y las calle están en pésimo estado menos que te obliguen a pasar por un sector el cual debas pagar .

Rechazo los pórticos son innecesario para una cuidad tan pequeña"

1067. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito que se evalúe el riesgo de que la incorporación de nuevos pórticos de peaje provoque un desplazamiento de parte del flujo vehicular hacia calles interiores y vías residenciales de San Antonio.

Ante la existencia de un cobro, algunos conductores podrían optar por recorridos alternativos para evitarlo, incluyendo vehículos de carga que atraviesan sectores habitados. Esta situación podría incrementar la congestión, el ruido, las emisiones contaminantes y el deterioro de la infraestructura vial, además de elevar los riesgos para peatones y ciclistas.

La preocupación es especialmente relevante en calles cercanas a establecimientos educacionales, jardines infantiles, centros de salud y espacios públicos, donde circulan diariamente niños, adultos mayores y otras personas que requieren condiciones adecuadas de seguridad.

Solicito que se presente una modelación del tránsito para escenarios con y sin cobro, diferenciando vehículos livianos y pesados. También se deben identificar las calles que podrían recibir flujos adicionales y establecer medidas preventivas concretas, con responsables, financiamiento y mecanismos de fiscalización definidos."

1068. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre los efectos del proyecto en el acceso a la educación***

Solicito que se examine de forma particular cómo la instalación de los nuevos pórticos de peaje podría afectar a estudiantes, familias, docentes y asistentes de la educación de la provincia de San Antonio.

Una parte de la comunidad escolar se desplaza diariamente entre distintas comunas y sectores de la provincia para asistir a sus establecimientos educacionales o cumplir sus funciones laborales. En aquellos casos en que los recorridos atraviesen los puntos de cobro, el costo adicional podría

trasladarse a las tarifas del transporte escolar y a los gastos de movilización de los trabajadores de la educación.

Este incremento puede representar una carga importante para los hogares con menores ingresos y dificultar el acceso regular a los establecimientos. A ello se suman los posibles efectos de las obras y los desvíos sobre los horarios escolares y la seguridad de los trayectos peatonales.

Solicito elaborar un catastro de los establecimientos educacionales y jardines infantiles potencialmente afectados, sus matrículas y los recorridos de transporte escolar que cruzarían los pórticos. Asimismo, se debe estimar el costo adicional por estudiante y evaluar mecanismos de exención o tarifas diferenciadas para el transporte escolar debidamente registrado.

Finalmente, se requiere coordinar con las comunidades educativas y sus sostenedores un plan de desplazamiento seguro durante la construcción y posterior operación del proyecto, considerando el interés superior de niños, niñas y adolescentes y su derecho a la educación."

1069. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los principales motivos para participar y levantar observaciones son:

• Impacto directo al bolsillo familiar: El proyecto contempla la instalación de cuatro pórticos de telepeaje (TAG) en los accesos de la zona sur. Esto significa que los residentes tendrían que pagar peaje por desplazamientos cotidianos dentro de su propia comuna y provincia.

• Colapso vial en calles locales: Ante la implementación de los cobros, se prevé un inminente desvío del flujo vehicular hacia arterias interiores como Barros Luco, Avenida Chile, Los Aromos y Providencia por parte de conductores que buscarán evadir el TAG, saturando las calles de la ciudad.

• Alta carga por actividad portuaria: La comuna ya soporta un alto tráfico de camiones y contaminación vial debido a la expansión y operación del puerto. La comunidad argumenta que el costo del crecimiento de la infraestructura portuaria no debe recaer de manera injusta en los habitantes locales.

• Efectos ambientales y comunitarios: Se busca visibilizar problemas que el proyecto original puede minimizar, tales como la fragmentación de los barrios en su diario vivir, el aumento de la contaminación acústica (ruido) y el material particulado (polvo).

La comuna de San Antonio se ha convertido en el patio trasero del puerto. En zona de sacrificio. La calidad de vida de los habitantes a decaído considerablemente con la congestión vehicular y ruidos producto de la actividad portuaria.

La instalación de Pórticos TAG no se condice con mejoras para los habitantes de San Antonio, sino para la actividad portuaria."

1070. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
1	*Vibraciones severas por demolición de las 4 viviendas colindantes que*	*Monitoreo con inclinómetros y testigos estructurales instalados por el MOP antes de demoler.*	*Póliza de seguro MOP contra todo riesgo de daños estructurales directos o indirectos.*

	arriesgan estabilidad estructural.		

1071. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo a la instalación de pórticos de peaje en San Antonio porque esto significaría un gasto extra para las personas que vivimos y trabajamos en la zona. quienes debemos trasladarnos todos los días por trabajo, a los estudiantes o quienes se movilizan para realizar sus trámites. San Antonio necesita soluciones que ayuden a sus habitantes, no más cobros que hagan más difícil llegar a sus destinos y a fin de mes.

Esto es un abuso"

1072. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Violación de la Ley de Caminos públicos: Convertir una calle de uso público tradicional en una vía concesionada pagada sin garantizar rutas locales paralelas viola el DFL 850 del Ministerio de Obras Públicas.

Incompatibilidad con el Plan Regulador de San Antonio: El proyecto instala faenas y acopios sobre zonas que el municipio clasificó como de protección ambiental y restricción (ZEAV, ZV, ZP2).

Riesgo de destrucción de sitios arqueológicos locales: Los sitios arqueológicos El Sauce 4, 5 y 6 y Laguna Llolleo 1 no tienen cierres de protección frente al paso de maquinaria pesada.

Modificación de alcantarillas en el estero sin permiso: Se agrandarán y alargarán tubos y cajones de hormigón en el Estero El Sauce sin contar con las autorizaciones de la Dirección General de Aguas.

Casas en riesgo Avenida Barros Luco.

Sin seguro ni fondo para reparar casas dañadas: El proyecto no compromete un fondo de dinero ni un seguro obligatorio para reparar de inmediato las viviendas si sufren grietas o daños por las obras.

Ruidos insoportables

Falta de pantallas acústicas en todas las casas: No se contemplan muros aislantes de ruido de 4 metros ni ventanas aislantes (termopaneles) para la totalidad de las viviendas afectadas por el paso masivo de vehículos.

Límite del humedal y valor cultural.

Qué dice el documento: Las obras quedan a menos de 20 metros de las lagunas Norte y Sur, y a menos de 25 metros del Estero El Sauce. El límite del humedal se tomó de plataformas institucionales, sin validarlo en terreno. Las lagunas son humedal urbano por la Resolución Exenta N° 415/2024 del MMA. CONADI señala que tienen valor cultural para pueblos indígenas.

Si el límite está mal trazado, la obra puede estar dentro del humedal sin que el estudio lo sepa.

Exijo al titular: (1) Validación en terreno del límite del humedal, con mapas a escala y fotografías. (2) Identificación de la zona de transición y de la vegetación ribereña. (3) Evaluación de acopios, faenas y maquinaria durante la construcción, con planos de su ubicación. (4) Análisis del valor cultural según el artículo 8° del RSEIA, en conjunto con las organizaciones indígenas."

1073. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita Señalar e Indicar de forma Justificada e Fundamentada Las Compensaciones Reparaciones o Mitigaciones de los efectos producto del Flujo Vehicular Autos y Camiones en relación Ruidos, Polución de materiales junto al Monóxido de carbono e Intoxicaciones varias en relación a mercancías peligrosas y de multipropósitos definidas por EPSA y FEPASA cuya afectación primordial es en el área urbana comunal correspondientes a las distintas poblaciones en el área influencia del Proyecto fase 1 Ruta 78,

Como lo es en:

Población Barros Luco, San Pedro, Mar de Chile, Villa Estoril, Villa Arauco, Pob Las Dunas, Alto Mirador, Brockman, Las Colinas del Mar entre Otras …."

1074. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
2	*Aparición de grietas y fisuras en muros interiores y exteriores debido al asentamiento por maquinaria.*	*Inyección preventiva de resinas estabilizadoras de suelo en la zapata de mi vivienda.*	*Financiamiento de reparación total estética y estructural mediante contratista certificado.*

1075. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Junto con saludar quisiera expresar mi malestar con la instalación de tag en la comuna de San Antonio, dado que los accesos y salidas para mi son de uso diario y me encarece el costo de vida, además también perjudica la entrega de carga en el puerto ya que también encarece los costos de estas entradas y salidas, además mencionar que en donde quieren hacer la instalación de los pórticos tampoco se encuentra la autopista en óptimo estado como para pagar por esto, la verdad no trae ningún beneficio a la ciudadanía."

1076. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
3	*Debilitamiento de la techumbre y desplazamiento de tejas/zinc por ondas de choque de las faenas.*	*Refuerzo técnico preventivo del sistema de techumbre y cerchas de la vivienda.*	*Reposición integral de cubierta afectada y mantención del sistema de techado.*

1077. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Resulta preocupante que se avance en la instalación de pórticos de cobro en la Ruta 78 sin que necesariamente se hayan resuelto problemas básicos de seguridad vial, como el cierre efectivo de los

sectores vulnerables mediante mallas u otras barreras que impidan el ingreso de animales a la carretera.

Antes de implementar nuevos sistemas de cobro, es fundamental garantizar condiciones adecuadas de seguridad para quienes transitan por esta ruta. La presencia de animales en la calzada representa un riesgo real de accidentes, que pueden provocar daños materiales, lesiones graves e incluso la pérdida de vidas humanas.

La pregunta es clara: si no se ha sido capaz de garantizar un cierre perimetral adecuado para evitar el ingreso de animales, ¿cómo se pretende asegurar que la instalación de nuevos pórticos contribuya a mejorar las condiciones de seguridad de la Ruta 78?

Los usuarios de la carretera no solo necesitan sistemas de cobro eficientes; también merecen infraestructura segura, medidas preventivas efectivas y una fiscalización que garantice el cumplimiento de las obligaciones de la concesionaria.

La seguridad vial debe ser una prioridad y no quedar en segundo plano frente a la implementación de nuevos mecanismos de cobro."

1078. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
4	*Hundimiento del terreno perimetral inmediato a mi vivienda producto de excavaciones profundas.*	*Construcción obligatoria de muro de contención subterráneo o tablestacado en el nuevo límite.*	*Compensación monetaria por pérdida/afectación del suelo basal de mi propiedad.*

1079. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
5	*Filtraciones de agua subterránea por rotura de napas o tuberías viejas de las casas demolidas.*	*Aislamiento e impermeabilización hidráulica profunda del subsuelo perimetral de mi casa.*	*Indemnización ante cualquier daño por humedad o moho generado por fallas en las faenas.*

1080. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
6	*Desprendimiento de estucos, cornisas y revestimientos*	*Fijación y sellado preventivo de revestimientos*	*Revestimiento integral de la nueva muralla expuesta a la esquina.*

	exteriores por movimientos continuos.	*de la fachada por parte de la empresa constructora.*	

1081. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre la carga económica que representarán los nuevos cobros***

Solicito que la evaluación del proyecto incorpore un análisis detallado del efecto que tendrán los nuevos peajes sobre el presupuesto de los hogares de San Antonio y las demás comunas de la provincia.

El pago de peajes puede transformarse en un gasto recurrente para quienes necesitan desplazarse diariamente por motivos laborales, comerciales, familiares o de acceso a servicios básicos. Su impacto no será necesariamente igual para todos los habitantes, pues las familias con menores ingresos destinan una proporción mayor de sus recursos a cubrir gastos esenciales.

Esta situación podría afectar especialmente a trabajadores sujetos a turnos, pequeños comerciantes, feriantes, pescadores artesanales y otras personas cuya actividad requiere múltiples desplazamientos.

Solicito que la línea de base socioeconómica permita caracterizar adecuadamente a los hogares del área de influencia y que se estime el gasto mensual adicional para distintos perfiles de usuarios. Además, se pide evaluar alternativas de mitigación, como tarifas preferenciales para residentes, sistemas de abonos o una cantidad determinada de desplazamientos locales sin cobro.

Estas medidas deben analizarse considerando el efecto acumulativo que un gasto permanente de esta naturaleza puede producir en la economía familiar."

1082. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto no ofrece las medidas de seguridad a los vecinos que forman parte del entorno de la Ruta, la contaminación acústica será determinante en la alteración de la calidad de vida que recibirán, la que ya se viene afectando de un tiempo a esta parte, no se ofrecen garantías ante la protección de ruidos molestos, como tampoco se considera las consecuencias en los problemas de salud que enfrentarán muchas personas.."

1083. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Viajo diariamente a San Antonio por trabajo, vivo en cuncumen a 40 min de san antonio, ya es un gasto en combustible gigantesco por no tener una locomoción adecuada, y ahora un peaje donde tendría que pagar 2 veces al día para poder trabajar

El acceso de la zona rural es limitado y lo quieren limitar aun más

Como si las carreteras estuvieran en buenas condiciones además

Los gastos suman y siguen"

1084. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***

7	*Exposición severa del muro medianero que ahora queda a la intemperie (humedad y lluvia) por demolición.*	*Terminación estructural y aislamiento térmico/hidrófugo completo del nuevo muro expuesto.*	*Subsidio de habitabilidad por gastos extraordinarios de calefacción/aislación.*

1085. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
8	*Fatiga de materiales en cañerías internas de agua y gas debido a trepidación por paso de maquinaria.*	*Inspección técnica con cámaras endoscópicas y renovación preventiva de matriz interna.*	*Seguro de cobertura total por siniestros de fugas de gas o agua durante 2 años.*

1086. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre accesibilidad, información y mecanismos de pago del sistema de peaje***

Solicito que se evalúen las dificultades que podría enfrentar parte de la población para utilizar y pagar oportunamente el sistema de cobro electrónico previsto para los nuevos pórticos.

No todos los usuarios cuentan con dispositivos TAG, acceso habitual a internet, medios de pago electrónicos o conocimientos suficientes sobre los procedimientos y plazos de regularización. Estas barreras pueden afectar especialmente a personas mayores, habitantes de sectores rurales y conductores ocasionales.

Si la información sobre el funcionamiento del sistema no es clara y accesible, podrían generarse pagos pendientes, recargos y otras consecuencias económicas evitables para los usuarios.

Por lo anterior, solicito que se detalle cómo se informará a la población sobre las modalidades de cobro, los plazos de pago y los procedimientos aplicables a vehículos que circulen sin TAG. También se requiere evaluar la habilitación de puntos de pago presencial en la comuna, una etapa inicial de marcha blanca, plazos razonables para regularizar pagos y campañas informativas previas a la puesta en servicio.

La evaluación debe considerar medidas que permitan prevenir que las dificultades de acceso al sistema se traduzcan en endeudamiento o sanciones para los habitantes."

1087. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra del proyecto "ruta 78" el cual propone instalaciones de pórticos de cobros los cuales serán perjudiciales para los vecinos de san Antonio, quienes tienen que movilizarse por esos lugares para poder ir a sus trabajos, escuelas y ver a sus familias, además del hecho que esa ruta tiene cercanía al humedal "ojos del mal" la cual es un área protegida."

1088. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	*Observación / Impacto*	*Solución Técnica Obligatoria*	*Compensación / Mitigación Exigida*
9	*Debilitamiento del pilar de esquina original al remover los cimientos de la propiedad adyacente.*	*Cálculo e instalación de una viga estructural de refuerzo en la esquina de la propiedad.*	*Garantía MOP de estabilidad estructural firmada por ingeniero civil a 10 años.*

1089. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre la conectividad con establecimientos de salud***

Solicito que el proyecto evalúe expresamente los efectos que la instalación de pórticos de peaje podría generar en los desplazamientos hacia el Hospital Claudio Vicuña y los demás establecimientos de salud de la comuna.

Los pacientes, sus acompañantes, cuidadores y funcionarios deben poder acceder oportunamente a las prestaciones de salud. Si determinados recorridos habituales quedan sujetos a cobros o si las rutas alternativas implican mayores tiempos de viaje, podrían generarse dificultades económicas y operativas para personas que necesitan atención frecuente.

Esta preocupación adquiere especial importancia en situaciones urgentes, en las que cualquier obstáculo o demora puede resultar relevante.

Solicito identificar los establecimientos de salud y los principales recorridos que podrían verse afectados por los pórticos. Asimismo, se deben evaluar alternativas de acceso sin cobro que no impliquen aumentos significativos en los tiempos de desplazamiento, cuando sean técnica y territorialmente posibles.

También se requiere aclarar las condiciones de exención aplicables a ambulancias, vehículos de emergencia y traslados de pacientes, de modo que el funcionamiento del sistema no obstaculice la atención oportuna."

1090. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre los riesgos viales asociados al emplazamiento de las estructuras***

Solicito que se justifique técnicamente la ubicación de cada uno de los pórticos de peaje, considerando las condiciones particulares de seguridad vial existentes en el tramo de acceso a San Antonio.

La presencia de pendientes, enlaces, rotondas y circulación de vehículos de carga exige analizar cuidadosamente la incorporación de nuevas estructuras en la vía. La proximidad a puntos de maniobra compleja, las condiciones de visibilidad y la posible reacción inesperada de conductores que no conocen el sistema deben formar parte de esta evaluación.

Asimismo, es necesario considerar la seguridad de las fundaciones y estructuras frente a eventuales salidas de pista o impactos vehiculares, según los riesgos propios de cada emplazamiento.

Solicito que se exponga una auditoría pertinente de seguridad vial para cada ubicación propuesta, considerando geometría de la vía, distancias de visibilidad, pendientes, velocidades de circulación y cercanía a enlaces. También se pide justificar la selección de los emplazamientos frente a alternativas

de menor riesgo y especificar las medidas de protección estructural y señalización anticipada que se implementarán."

1091. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
10	*Hundimiento del radier en zona de estacionamiento o patio colindante a las demoliciones.*	*Relleno estructural y compactación controlada del terreno circundante inmediato.*	*Reconstrucción total en hormigón de alta resistencia para el radier afectado.*

1092. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
11	*Descalce de marcos de puertas y ventanas que impiden el correcto cierre de accesos.*	*Cambio o rectificación mecánica preventiva de aberturas por perfiles reforzados.*	*Sustitución de aberturas dañadas por sistemas termopanel de alta gama.*

1093. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Implementación de nuevos pórticos de peaje para ingreso y salida de la ciudad de San Antonio vulnera el derecho a tránsito comunal e intercomunal de las y los ciudadanos de San Antonio, precarizando su calidad de vida y el bienestar social y medioambiental del territorio."

1094. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
12	*Caída de escombros de gran tamaño sobre el patio interior de mi propiedad durante el derribo.*	*Instalación de pantallas rígidas de protección aérea (andamios con malla reforzada).*	*Bono de reparación integral del patio y reposición de cualquier bien destruido.*

1095. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***

13	*Debilitamiento de los cimientos del portón de acceso por tránsito pesado en la nueva esquina.*	*Fundación de una nueva base de hormigón armado para soportar el portón de entrada.*	*Automatización del portón como mitigación al aumento del flujo vehicular externo.*

1096. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con este proyecto, afecta a la ciudadanía y al bolsillo de cada uno.

no somos carretera, no somos empresas!"

1097. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
14	*Ruptura del sistema de alcantarillado privado por presión y asentamiento de tierra de las obras.*	*Desvío y renovación de ductos sanitarios domiciliarios hacia la nueva matriz.*	*Pago total de camión limpia-fosas o servicios sanitarios de emergencia si colapsa.*

1098. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre los efectos ambientales y paisajísticos de los pórticos en el entorno del humedal***

Solicito que se evalúe de manera específica la relación entre la ubicación de los nuevos pórticos de peaje y el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo, conocido como Ojos de Mar.

Estas estructuras contemplan elementos de considerable altura, equipos electrónicos, iluminación y obras de fundación que podrían generar efectos sobre el paisaje y, dependiendo de su ubicación y características, sobre las condiciones ambientales del entorno.

Entre los aspectos que requieren análisis se encuentran la iluminación nocturna y sus posibles efectos sobre la fauna, las modificaciones del escurrimiento superficial, la intervención del terreno y la eventual interferencia con los flujos de agua que contribuyen al funcionamiento del humedal.

Solicito que se informe la distancia de cada pórtico respecto del humedal y de las áreas relevantes para su protección, junto con una evaluación fundada de sus posibles impactos. Asimismo, se deben estudiar alternativas de emplazamiento y diseño que reduzcan la altura, la intensidad lumínica y la intervención del terreno, cuando corresponda.

La evaluación debe considerar los objetivos de protección del humedal y la normativa aplicable, incluida la Ley N.º 21.202 sobre Humedales Urbanos."

1099. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre las molestias y los riesgos de las obras en sectores habitados***

Solicito que se establezcan medidas específicas para prevenir y reducir los efectos de la etapa de construcción sobre los residentes y las comunidades escolares de San Antonio.

La ejecución de obras asociadas a las terceras pistas, la trinchera, los enlaces y los pórticos puede requerir desvíos, restricciones de circulación, presencia de maquinaria pesada y actividades que generen polvo y ruido. Cuando estas intervenciones se desarrollan cerca de viviendas y establecimientos educacionales, pueden alterar las rutinas cotidianas y aumentar los riesgos para quienes se desplazan a pie.

Por ello, solicito incorporar un plan de manejo de tránsito que contemple las horas de mayor circulación escolar y evite, en la medida de lo técnicamente posible, ejecutar cortes o maniobras de alto riesgo durante los horarios de entrada y salida de clases.

También se deben considerar cruces peatonales provisorios seguros, señalización visible, medidas de control de polvo y ruido y mecanismos de monitoreo cuyos resultados sean accesibles para la comunidad.

Finalmente, solicito habilitar un canal formal de consultas y reclamos, con responsables identificados y plazos definidos para responder y gestionar los problemas que surjan durante las obras."

1100. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre la evaluación conjunta de las presiones sobre la red vial de la provincia***

Solicito que los impactos del proyecto sean analizados considerando el contexto de desarrollo portuario y vial de la provincia de San Antonio, y no únicamente los efectos individuales de las obras contempladas.

La instalación de pórticos podrían modificar la distribución de los flujos vehiculares en la red urbana. La combinación de estos factores podría aumentar la presión sobre calles residenciales, cruces peatonales y sectores donde conviven el tránsito pesado y la circulación cotidiana de los habitantes.

Una evaluación limitada a la intervención específica podría no reflejar adecuadamente los efectos que se producen cuando varios proyectos y actividades coinciden en un mismo territorio.

Solicito evaluar los impactos acumulativos del proyecto con el desarrollo portuario y con otras iniciativas viales relevantes de la provincia. El análisis debe considerar, entre otros aspectos, los volúmenes de tránsito, la seguridad vial, la congestión, las emisiones contaminantes y la calidad de vida en los barrios residenciales."

1101. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre la necesidad de información clara y participación ciudadana suficiente***

Solicito que se fortalezcan las instancias de información y participación relacionadas con los nuevos pórticos de peaje, de manera que los habitantes de San Antonio puedan conocer y comprender los efectos que el proyecto podría tener sobre sus desplazamientos cotidianos.

Para formular observaciones fundamentadas, la comunidad necesita acceder a antecedentes comprensibles sobre la localización de los pórticos, los tramos sujetos a cobro, las tarifas previstas y las alternativas de circulación disponibles. La falta de información clara dificulta identificar oportunamente a los grupos afectados y evaluar las consecuencias económicas y territoriales de la iniciativa.

Por ello, solicito distribuir una cartografía de fácil comprensión con la presunta ubicación de cada pórtico y las tarifas proyectadas, además de explicar los recorridos afectados y las alternativas consideradas.

También se pide desarrollar actividades presenciales de información y participación en distintos sectores de la comuna donde no se ha expuesto el tema, en horarios que permitan asistir a personas que trabajan. Estas instancias deben incluir espacios específicos para las comunidades escolares, los centros de padres y apoderados y los sostenedores educacionales.

La participación debe permitir que las inquietudes planteadas sean conocidas y respondidas de manera fundada dentro del procedimiento de evaluación ambiental."

1102. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como Sanantonina y trabajadora de la zona, me parecen excelentes los proyectos que generen productividad y movilidad económica a nuestra provincia, que sostiene un alto índice de cesantía y falta de cuidado y belleza en su entorno. Sin embargo, aumentar impuestos por uso de caminos públicos cuyos costos de construcción y mantención están cubiertos con creces por los impuestos de los contribuyentes, es un contrasentido y un encarecimiento en el costo de la vida para los usuarios. Un estado que debe administrar y cautelar de forma integra los recursos de las arcas fiscales; debe velar por la correcta y suficiente cobertura de estos item. Es un desincentivo para empresas y trabajadores gravar los recorridos de uso personal e industrial; e induce a la informalidad en otros aspectos relevantes del sector privado y personas naturales."

1103. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Hola buenas tardes por favor no pongas esos pórticos acá eso nos traería problemas económicos muy grandes para todos, ya que todos utilizan esas vías para movilizarse, San Antonio es un pueblo pequeño no es para que le instalen pórticos. La gente vive con lo justo no se le puede sumar más gasto. Por favor sean consiente. No cobren por movilizarnos en nuestro propio lugar y es muy injusto por qué es chico no son vías grandes."

1104. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Observación sobre la necesidad de medidas de mitigación y compensación para la población local***

Solicito que la evaluación ambiental no se limite a describir las obras de mejoramiento vial, sino que determine de qué manera se abordarán los efectos económicos, sociales y territoriales que podrían experimentar quienes viven y trabajan en la provincia de San Antonio.

La incorporación de nuevos cobros en una vía que también cumple funciones de conexión urbana requiere analizar las consecuencias para los usuarios habituales, particularmente cuando sus desplazamientos están vinculados con el trabajo, la educación y el acceso a servicios básicos.

En consecuencia, solicito que se evalúen medidas concretas, verificables y con mecanismos de seguimiento, entre ellas tarifas preferenciales o abonos para residentes, alternativas de desplazamiento sin cobro cuando sean viables, mecanismos de protección para el transporte escolar y los traslados de salud, y medidas de seguridad vial en los sectores residenciales afectados.

Cada medida que resulte procedente debe contar con condiciones de aplicación claras, responsables identificados y plazos de implementación. Asimismo, se solicita que las observaciones ciudadanas sean

consideradas y respondidas fundadamente en el marco del procedimiento de evaluación ambiental, conforme a la normativa aplicable.

El propósito es que los beneficios de la mejora vial se evalúen junto con sus costos para la comunidad y que estos no se traduzcan en una carga desproporcionada para los habitantes de la provincia."

1105. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por favor, se solicita eliminar los sistemas de cobros en el nuevo acceso entre el Enlace Luis Reuss y la Rotonda Curicó denominados "Pórticos Reuss", y solo considerar los pórticos denominados "Pórticos Barrancas", proyectados en el ingreso y salida de la trinchera, con el fin de que dichos pagos sean asumidos por los desplazamientos asociados a la actividad logística - portuaria, y no por aquellos correspondientes a la movilidad cotidiana de los habitantes del territorio. San Antonio ya es una zona de sacrificio, castigar de esta manera a la comuna es terminar de hundir a este pueblo empobrecido. La gente se mueve a diario por esos caminos, sería tremendamente perjudicial."

1106. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Solicitud de evaluación integral de los impactos sobre el medio humano***

Solicito a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de Valparaíso que las observaciones ciudadanas relacionadas con la instalación de nuevos pórticos de peaje sean consideradas y respondidas fundadamente durante el procedimiento de evaluación ambiental.

Asimismo, solicito que se requieran al titular los antecedentes necesarios para esclarecer la ubicación y el funcionamiento de los pórticos, los efectos sobre los desplazamientos locales, la posible redistribución del tránsito, los costos adicionales para los hogares y las consecuencias para las comunidades escolares y los usuarios de los servicios de salud.

Se solicita evaluar debidamente los eventuales efectos significativos sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y a los criterios establecidos en el artículo 7 del D.S. N.º 40/2012, cuando corresponda según los antecedentes del proyecto.

También se pide que se analicen las medidas de mitigación, reparación o compensación que resulten necesarias, con compromisos concretos, indicadores de cumplimiento y mecanismos de seguimiento, así como la realización de instancias presenciales de información y participación ciudadana en los sectores potencialmente afectados.

La evaluación debe considerar las particularidades de San Antonio y de la provincia, procurando que las mejoras en infraestructura no generen efectos desproporcionados sobre la movilidad, la economía familiar, la seguridad y el acceso a servicios esenciales de sus habitantes."

1107. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es una locura todo esto. Estudiantes, trabajadores, transporte, aumentará el costo de todo."

1108. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi preocupación y rechazo a la eventual instalación de nuevos pórticos de telepeaje (TAG) en los accesos a la comuna de San Antonio, en el marco del proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio”.

Considero que esta medida podría afectar directamente la calidad de vida de los habitantes de la comuna, al generar cobros adicionales por desplazamientos cotidianos dentro del territorio, incluso en trayectos necesarios para acceder a establecimientos educacionales, lugares de trabajo, centros de salud y otros servicios esenciales.

Asimismo, existe preocupación por el impacto que estos cobros podrían tener en los sectores rurales y en las localidades que dependen de estas vías para conectarse con el centro urbano, lo que podría aumentar los costos de traslado y profundizar las desigualdades territoriales.

Por lo anterior, solicito que se revise la implementación de estos pórticos y que se evalúen alternativas que eviten el cobro de TAG a los residentes de San Antonio por desplazamientos locales. Asimismo, solicito que se transparente la ubicación de los pórticos proyectados, el sistema tarifario, los trayectos sujetos a cobro y las medidas de mitigación consideradas para los habitantes de la comuna.

Finalmente, solicito que las observaciones de la comunidad sean consideradas efectivamente en la evaluación del proyecto, priorizando el derecho a la conectividad, la movilidad local y el bienestar de las familias de San Antonio.

***Petición concreta:** Que se evalúen y adopten mecanismos que permitan a los residentes de San Antonio desplazarse dentro de la comuna sin asumir cobros adicionales de TAG por sus trayectos habituales, resguardando el acceso equitativo a servicios, trabajo y educación.”*

1109. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Este proyecto está considerado en el desarrollo como Ciudad Puerto, con todo lo que ello representa para el desarrollo de la Provincia y el país, pero en ello no se están considerando las implicancias negativas que esto representará para la comunidad, en especial a la más cercana a la Ruta 78, la que ya está viendo como su calidad de vida se está alterando y con preocupación ve como nadie ofrece las garantías en todo lo que este proyecto representa, tales como: deterioros en sus casas por obras con maquinaria pesada, ruidos molestos por trabajos y después permanentes, disminución en las plusvalías de sus propiedades, pérdida de espacios públicos de uso comunitario, etc.”

1110. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Solicito que la evaluación ambiental incorpore un análisis específico de las consecuencias que los nuevos pórticos de peaje podrían generar sobre el acceso a la educación en la provincia de San Antonio.

La movilidad de la comunidad escolar no se limita a los desplazamientos a pie o al interior de una misma comuna. Existen estudiantes que deben trasladarse diariamente desde distintos sectores residenciales y localidades de la provincia para asistir a sus establecimientos, así como docentes, asistentes de la educación y otros trabajadores que deben cumplir jornadas y horarios determinados.

En los casos en que estos desplazamientos atraviesen los puntos de cobro, el costo del peaje podría incorporarse a las tarifas del transporte escolar o aumentar los gastos de movilización de las familias y de los funcionarios. La magnitud de esta consecuencia debe establecerse mediante antecedentes concretos, puesto que puede variar según la ubicación del establecimiento, el recorrido utilizado, la frecuencia de los viajes y la posibilidad de optar por una ruta alternativa.

Para hogares con recursos limitados, un incremento permanente del costo de transporte puede representar una dificultad adicional para mantener la asistencia regular de los estudiantes. También deben considerarse las posibles modificaciones de recorridos y horarios derivadas de las obras, los desvíos y la congestión durante las etapas de construcción y operación.

Solicito que se elabore un catastro de establecimientos educacionales y jardines infantiles del área de influencia, incorporando su ubicación, matrícula, procedencia territorial de los estudiantes cuando exista información disponible y recorridos de transporte escolar que podrían cruzar los pórticos.

Se requiere estimar el costo adicional por recorrido, vehículo y estudiante, diferenciando los viajes diarios y considerando la cantidad de días efectivos de funcionamiento escolar. También solicito evaluar la viabilidad de tarifas diferenciadas o exenciones para el transporte escolar debidamente registrado, con el objeto de evitar que el costo de la infraestructura se traduzca en una barrera económica para acceder a la educación.

Finalmente, se debe elaborar, junto con los sostenedores y las comunidades educativas, un plan de tránsito seguro durante la construcción, que contemple horarios de entrada y salida, cruces peatonales, paraderos, accesos para furgones y medidas preventivas en los establecimientos potencialmente afectados.

Estos antecedentes deben analizarse considerando el interés superior de niños, niñas y adolescentes y su derecho a la educación, reconocidos en la normativa nacional e internacional aplicable."

1111. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el marco del proceso de participación ciudadana del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, presento las siguientes observaciones desde una posición crítica frente a un modelo de desarrollo territorial que históricamente ha subordinado la calidad de vida de las comunidades de San Antonio y Llolleo a los intereses económicos, portuarios y logísticos.

Este proyecto no constituye una intervención vial aislada, sino que forma parte de un proceso de transformación territorial asociado a la expansión de la infraestructura portuaria, cuyos impactos acumulativos amenazan con profundizar las desigualdades socioambientales existentes.

Las observaciones que presento identifican deficiencias e inconsistencias relevantes en la evaluación de sus efectos sobre los recursos hídricos, los humedales urbanos Ojos de Mar, el Estero El Sauce, la biodiversidad y el borde costero, así como riesgos para la salud de la población derivados del aumento del ruido, las emisiones atmosféricas, las vibraciones y la intensificación del tránsito de carga.

A ello se suman las alteraciones de la conectividad urbana, las dificultades de acceso a servicios básicos y de emergencia, las afectaciones al transporte público, el eventual encarecimiento de la movilidad mediante nuevos peajes y los procesos de expropiación y reasentamiento que amenazan con desarticular redes comunitarias y formas de vida construidas históricamente en el territorio.

Resulta especialmente preocupante que estas transformaciones se evalúen de manera fragmentada, sin una comprensión integral de sus efectos conjuntos con el proyecto Puerto Exterior y otras iniciativas de infraestructura vial, desconociendo que quienes habitamos este territorio enfrentamos simultáneamente sus consecuencias.

El desarrollo económico no puede justificar la degradación de nuestros ecosistemas, la pérdida de espacios públicos, el desplazamiento de familias ni el deterioro de las condiciones materiales que hacen posible una vida digna.

En consecuencia, estas observaciones constituyen una exigencia de justicia socioambiental, transparencia y responsabilidad institucional, orientada a garantizar una evaluación rigurosa de los impactos, la protección efectiva de nuestros derechos y el reconocimiento de las comunidades como sujetos de derecho, y no como simples receptoras de las externalidades negativas de un modelo de crecimiento que concentra sus beneficios y socializa sus costos ambientales y sociales. Adjunto documento con observaciones técnicas.

Esta observación contiene un Anexo

Exigencias generales al titular

- *Responder cada observación en la Adenda, con una tabla que indique la observación, la respuesta, el capítulo donde está la modificación y el anexo con los antecedentes.*
- *Incorporar los compromisos como medidas o compromisos ambientales voluntarios en el Capítulo 11, con indicadores y medios de verificación. Así lo exige el artículo 18 letra m) del RSEIA, según el SBAP, porque el plan de rescate no puede quedar solo como un anexo.*
- *Si las respuestas cambian los resultados de la evaluación, presentar una nueva versión completa del estudio, como lo pide la SEREMI de Transportes, y no solo anexos.*
- *Usar cifras coherentes entre capítulos. Cuando una cifra aparezca en dos capítulos distintos, debe ser la misma, o el titular debe explicar la diferencia.*
- *Entregar la cartografía y las bases de datos en formato editable (SIG, shapefile o KMZ), para que el servicio y los vecinos puedan verificar las ubicaciones.*

Cada observación indica qué dice el documento, por qué importa, qué debe entregar el titular y la fuente. Las cifras de camiones son estimaciones de la Municipalidad de San Antonio.

A. Agua subterránea

1. Trinchera Barros Luco y bajada de la napa

Qué dice el documento: La trinchera Barros Luco quedará bajo el nivel de la carretera. Para construirla hay que bajar la napa con tres pozos de bombeo (PB1, PB2 y PB3). El GORE indica que el bombeo podría durar hasta 18 meses.

Por qué importa: La napa abastece al Estero El Sauce y a la laguna de Llolleo. Si baja, pueden secarse humedales y entrar agua salada al acuífero costero.

Exijo al titular: (1) Un modelo hidrogeológico calibrado que muestre cuánto baja la napa, por tramo y por mes, durante todo el bombeo. (2) Niveles de alerta y umbrales, con responsables y acciones automáticas si se superan. (3) Un análisis de intrusión salina con los datos del acuífero costero. (4) Una respuesta fundada al GORE sobre la resiliencia hídrica de Ojos de Mar y del Estero El Sauce.

Fuente: SERNAGEOMIN, Ord. 1461 (sección 3.3.2.5); GORE/CORE, punto 1.1.1.

2. Caudales de los pozos y «Cajón La Playa»

Qué dice el documento: Las tablas 23 y 39 dan caudales de 3 a 22 litros por segundo, pero el Capítulo 4 usa 13 a 22. La obra «Cajón La Playa» aparece en los capítulos 4 y 5 pero no está descrita en el Capítulo 1.

Por qué importa: Si el caudal de diseño no coincide con el evaluado, el abatimiento calculado no sirve para proteger a los vecinos ni al humedal.

Exijo al titular: (1) Una tabla única de caudales por pozo y mes, usada en todos los capítulos. (2) Descripción completa del Cajón La Playa en el Capítulo 1: planta, cortes, profundidad de excavación y distancia a la napa y a los cuerpos de agua. (3) Corrección de la cifra en el Capítulo 4 o una explicación del escenario.

Fuente: DGA, Ord. 772 (tablas 23 y 39; Capítulos 1, 4 y 5).

3. Radios de influencia y derechos de agua

Qué dice el documento: El pozo PB1 tendría una influencia de unos 230 metros y el PB3 de unos 150. Hay 142 derechos de agua subterránea en San Antonio (12.698 litros por segundo, 116 de riego) y captaciones cerca del Estero El Sauce.

Por qué importa: Si un pozo de vecino o de riego queda dentro del radio, puede perder agua. El estudio no lo verifica, y la conclusión de «no afectación a terceros» se apoya solo en una apreciación general.

Exijo al titular: (1) Un mapa georreferenciado con los radios de influencia y los 142 derechos. (2) Una tabla con cada captación dentro del radio, su titular y su caudal. (3) Una evaluación de afectación para cada captación afectada, con una medida de compensación.

Fuente: DGA, Ord. 772 (artículo 11 y artículo 6° letra c) del RSEIA).

4. Seguimiento con piezómetros y acción «Extraer»

Qué dice el documento: La DGA considera que los pozos constituyen la acción «Extraer», de su competencia. El estudio propone piezómetros de control, pero no evalúa un impacto que los justifique.

Por qué importa: Sin un impacto evaluado, el seguimiento no tiene un criterio que lo active, y nadie sabría cuándo actuar.

Exijo al titular: (1) Reconocer la acción «Extraer» en el expediente. (2) Justificar el seguimiento con la evaluación del impacto. (3) Definir la ubicación de cada piezómetro, la frecuencia de medición, los umbrales de alerta y las medidas si los niveles salen de lo modelado.

Fuente: DGA, Ord. 772 (efectos del artículo 11).

5. Contingencias por falla del bombeo

Qué dice el documento: La tabla 1 del Capítulo 9 no incluye una contingencia para la falla del bombeo ni para la subida no prevista de la napa.

Por qué importa: Una falla del bombeo puede inundar la trinchera o dejarla sin drenaje, con riesgo para los vehículos y para la obra.

Exijo al titular: (1) Agregar al plan de contingencias los escenarios de falla del bombeo, subida de la napa, caudales mayores a los de diseño y abatimientos fuera de rango. (2) Para cada escenario, responsables, criterios de activación y tiempos de respuesta. (3) Equipos de bombeo de respaldo verificables.

Fuente: SERNAGEOMIN, Ord. 1461 (Tabla 1, Capítulo 9, p. 4).

B. Lagunas, esteros y humedales

6. Muros TEM en cauces y riberas

Qué dice el documento: Las figuras 52 y 53 muestran muros de contención TEM cerca del Estero El Sauce y de las Lagunas de Llolleo. No se indica la distancia a la ribera ni al cauce.

Por qué importa: Un muro cerca de la ribera puede alterar el cauce, y sin distancia no se puede saber si hay intervención en el humedal.

Exijo al titular: (1) Planos a escala con la distancia mínima entre el pie o la coronación del muro y el deslinde del álveo o la ribera, en cada sector. (2) Confirmación expresa, con planos, de si el muro está fuera de cauce.

Fuente: DGA, Ord. 772 (figuras 52 y 53).

7. Permisos sectoriales de la DGA

Qué dice el documento: La DGA no puede dar conformidad a los antecedentes y pide un procedimiento de aplicabilidad de los permisos de su competencia. Los servicios del MOP tienen una excepción para obras de los artículos 41 y 171 del Código de Aguas.

Por qué importa: Si el titular no aclara qué permisos aplican, la obra puede avanzar sin una autorización que la DGA considera necesaria.

Exijo al titular: (1) El procedimiento de aplicabilidad completo, señalando cada permiso aplicable o descartado. (2) Una explicación jurídica de si la excepción del MOP alcanza a los muros TEM. (3) Presentar los antecedentes de los permisos que correspondan antes de la calificación.

Fuente: DGA, Ord. 772 (plan de cumplimiento, PAS).

8. Descargas sin tratamiento y vertidos contradictorios

Qué dice el documento: El enlace con Avenida Chile descarga sin tratamiento al Estero El Sauce. El Capítulo 5 dice que no habrá vertidos superficiales, pero los capítulos 4 y 5 describen descargas hacia la Laguna Norte y el Estero. El SBAP considera insuficiente el tratamiento para la escorrentía de 0,1216 metros cúbicos por segundo.

Por qué importa: Una afirmación falsa sobre vertidos hace que el análisis de impacto subestime la carga contaminante que llega al humedal.

Exijo al titular: (1) Corregir el Capítulo 5 y explicar la contradicción. (2) Diseño de desarenadores o separadores en cada descarga, con cálculo de caudal y eficiencia. (3) Evaluación de humedales artificiales de flujo subsuperficial como alternativa, con costos y superficie. (4) Compromiso de mantención y reporte.

Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026 (IO-CFA11); DGA, Ord. 772 (punto 4 a).

9. Calidad de las lagunas y significancia de impactos

Qué dice el documento: Las lagunas de Llolleo tienen condición hipertrófica en nitrógeno y fósforo, y turbidez fuera de norma. Los impactos sobre la calidad del agua se calificaron como no significativos con una matriz numérica.

Por qué importa: Una laguna ya hipertrófica tiene menos capacidad de absorber contaminantes. Una matriz numérica puede ocultar ese problema.

Exijo al titular: (1) Un análisis explícito de los tres criterios de significancia del artículo 6° inciso 2° del RSEIA, en especial la capacidad de regeneración del recurso. (2) Una conclusión fundada para cada impacto, no solo un puntaje. (3) Revisión de la calificación si la capacidad de regeneración se ve afectada.

Fuente: DGA, Ord. 772 (punto 4 b).

10. Monitoreo de calidad del agua en operación

Qué dice el documento: El estudio reconoce una leve intensificación de la alteración físico-química del agua, pero no se compromete a medirla en operación en los puntos de descarga hacia la Laguna Norte y el Estero El Sauce.

Por qué importa: Sin monitoreo, nadie sabrá si la contaminación aumenta durante la operación.

Exijo al titular: (1) Un compromiso de monitoreo en esos puntos, con parámetros, frecuencia mensual o trimestral, y laboratorio acreditado. (2) Umbrales de alerta y acciones correctivas. (3) Publicación de los resultados en el sistema de seguimiento ambiental.

Fuente: DGA, Ord. 772 (punto 4).

11. Límite del humedal y valor cultural

Qué dice el documento: Las obras quedan a menos de 20 metros de las lagunas Norte y Sur, y a menos de 25 metros del Estero El Sauce. El límite del humedal se tomó de plataformas institucionales, sin validarlo en terreno. Las lagunas son humedal urbano por la Resolución Exenta N° 415/2024 del MMA. CONADI señala que tienen valor cultural para pueblos indígenas.

Por qué importa: Si el límite está mal trazado, la obra puede estar dentro del humedal sin que el estudio lo sepa.

Exijo al titular: (1) Validación en terreno del límite del humedal, con mapas a escala y fotografías. (2) Identificación de la zona de transición y de la vegetación ribereña. (3) Evaluación de acopios, faenas y maquinaria durante la construcción, con planos de su ubicación. (4) Análisis del valor cultural según el artículo 8° del RSEIA, en conjunto con las organizaciones indígenas.

Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026; CONADI, Ord. (07-09-2026), punto IV.

C. Fauna y especies protegidas

12. Rescate de fauna

Qué dice el documento: El titular propone iniciar el movimiento de tierra hasta 14 días después del rescate, y pone hasta 15 animales en una misma caja.

Por qué importa: Los animales rescatados pueden morir por estrés o deshidratación si pasan mucho tiempo en cajas o si la zona queda sin protección antes de la liberación.

Exijo al titular: (1) Inicio de obras como máximo 5 días corridos después del rescate. (2) Barrido a pie el mismo día en que entra la maquinaria. (3) Contenedores individuales con sustrato húmedo del lugar de captura. (4) Seguimiento de al menos dos ciclos reproductivos después de la liberación, con campañas estacionales.

Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026 (Anexo 10.1).

13. Sitios de destino sin línea de base

Qué dice el documento: Los animales se liberarían en el Estero El Sauce y en el Parque de la Naturaleza El Piñeo, pero esos sitios no tienen línea de base.

Por qué importa: Liberar animales en un lugar que no se conoce puede llevar a una mortalidad alta o a competencia con especies que ya viven ahí.

Exijo al titular: (1) Línea de base de fauna, flora y calidad de agua en cada sitio de destino, antes de la evaluación. (2) Demostrar capacidad de carga y similitud de hábitat con el lugar de captura. (3) Compromiso de seguimiento de la población liberada.

Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026; SAG, Ord. 2142 (PAS 146).

14. Especies con categoría de conservación

Qué dice el documento: Los impactos sobre Calyptocephalella gayi, Pleurodema thaul y Liolaemus nitidus se calificaron como no significativos. El SAG añade que Euthlus parvulus, Euthlus truculentus y Grammostola rosea no fueron evaluadas.

Por qué importa: Estas especies tienen categoría de conservación. Calificar un impacto como no significativo antes de aplicar medidas invierte el orden de la evaluación.

Exijo al titular: (1) Reclasificar los impactos sobre las especies de baja movilidad, con la evaluación hecha antes de las medidas. (2) Evaluar a las tres especies de invertebrados que señala el SAG. (3) Medidas específicas para cada especie, con indicadores.

Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026 (IC-CFA15); SAG, Ord. 2142.

15. Ruido sobre la fauna

Qué dice el documento: El análisis de ruido sobre la fauna considera el tránsito, pero no la maquinaria, las excavaciones ni los movimientos de tierra.

Por qué importa: La maquinaria de construcción es más ruidosa que el tránsito y puede alejar o alterar la reproducción de las especies.

Exijo al titular: (1) Incluir en el modelo de ruido la maquinaria, las excavaciones y los movimientos de tierra. (2) Mediciones con equipos calibrados, en las épocas de mayor sensibilidad de cada especie. (3) Medidas de control, como horarios o pantallas, si se superan los umbrales.

Fuente: SAG, Ord. 2142 (línea de base de ruido).

16. Protocolo de emergencias con fauna

Qué dice el documento: El plan de emergencias no define qué hacer con fauna lesionada o muerta. El SAG pide informar al SAG y a la SMA dentro de las primeras 24 horas.

Por qué importa: Sin un protocolo, un animal herido puede morir sin atención, y nadie registra el incidente.

Exijo al titular: (1) Un protocolo con las acciones de detección, contención, rescate, traslado y atención veterinaria. (2) Responsables y plazos. (3) Costos asumidos por el titular, y no por el SAG. (4) Un registro de incidentes disponible para la autoridad.

Fuente: SAG, Ord. 2142 (plan de emergencias).

17. Refugios de murciélagos

Qué dice el documento: Los refugios se proponen en el Parque DYR, que el Puerto Exterior puede intervenir. No se garantiza su permanencia.

Por qué importa: Si el parque se interviene, los refugios pueden desaparecer y la medida compensatoria queda sin efecto.

Exijo al titular: (1) Un compromiso de permanencia y reposición de los refugios si el parque se interviene. (2) Un plan de operación, con inspección y recambio. (3) Separar el compromiso en los capítulos 11 y 16, que hoy está duplicado.

Fuente: SAG, Ord. 2142; SBAP, Ord. DRVA-01491/2026 (CV-FA02).

D. Ruido, polvo, pantallas y vibraciones

18. Ruido nocturno

Qué dice el documento: El Anexo 4.3 muestra impactos moderados de noche en los receptores R3, R4, R5 y R8, pero el estudio concluye que no son significativos. La línea base nocturna ya supera los 50 dB(A) en varios puntos.

Por qué importa: Si la noche ya está por encima de la norma, sumar ruido de camiones afecta el descanso de las familias y su salud.

Exijo al titular: (1) Recalcular la conclusión con los resultados del Anexo 4.3. (2) Una justificación explícita si el titular mantiene la conclusión de no significatividad. (3) Medidas concretas para los receptores R3, R4, R5 y R8, como pantallas o restricción de horarios.

Fuente: SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (Anexo 4.3).

19. Pantallas acústicas

Qué dice el documento: Las barreras proyectadas miden 3,6 metros. La Municipalidad pide 4 metros como mínimo, con la misma altura en todo el sector, y al menos 10 kilogramos por metro cuadrado. El GORE pide revisar su extensión en Alto Barrancas, San Pedro y el sector bajo del Estero El Sauce.

Por qué importa: Una pantalla más baja o incompleta deja a los vecinos sin protección, y puede crear un efecto cajón que aísle a la fauna.

Exijo al titular: (1) Altura, densidad y ubicación exactas, en planos. (2) Cálculo de niveles de ruido con pantalla y sin pantalla, por receptor. (3) Plan de reemplazo de pantallas provisorias por permanentes, sin tramos sin protección. (4) Evaluación del efecto cajón junto al Puerto Exterior.

Fuente: Municipalidad de San Antonio, Ord. 1851 (puntos 2 y 3); GORE/CORE, punto 11; SBAP, Ord. DRVA-01491/2026.

20. Ventanas termopanel

Qué dice el documento: Hay viviendas que dan directamente a la ruta en Colinas del Mar, Villa Arauco, Mar de Chile y Villa Estoril, y recibirán ruido de camiones sin pantallas.

Por qué importa: La exposición directa al ruido de camiones afecta el sueño y la salud, sobre todo en la noche.

Exijo al titular: (1) Un catastro de las viviendas que dan a la ruta, con mediciones de ruido en fachada. (2) Un plan de instalación de ventanas termopanel, con plazo y responsable.

Fuente: Municipalidad de San Antonio, Ord. 1851 (punto 4).

21. Polvo y MP10

Qué dice el documento: La tabla 22 calcula 7,73 % sobre el límite diario de MP10, pero el cálculo está mal hecho. Los valores de MP2,5 y MP10 de la tabla 58 aparecen invertidos en la modelación.

Por qué importa: Un error en el cálculo de polvo puede subestimar la exposición de los vecinos.

Exijo al titular: (1) Corregir el cálculo de la tabla 22 y las cifras invertidas de la tabla 58. (2) Repetir la modelación con los valores corregidos. (3) Evaluar cada año de construcción por separado, para todos los receptores.

Fuente: SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (tablas 2, 4, 22, 23 y 58).

22. Polución y maquinaria en sectores residenciales

Qué dice el documento: El GORE advierte que la obra puede aumentar la polución y el tránsito de maquinaria en sectores residenciales cercanos.

Por qué importa: El polvo y la maquinaria afectan a niños y adultos mayores, sobre todo en Barrancas, Juan Aspeé y Barros Luco.

Exijo al titular: (1) Un plan de control de polvo con riego, lavado de ruedas y cobertura de acopios. (2) Horarios de trabajo definidos. (3) Un canal de reclamos con respuesta en plazo fijo.

Fuente: GORE/CORE, punto 11.

23. Vibraciones en viviendas cercanas

Qué dice el documento: El estudio no tiene un programa de seguimiento de vibraciones, ni en construcción ni en operación.

Por qué importa: Las excavaciones y los pozos pueden dañar viviendas cercanas a la trinchera sin que nadie lo mida.

Exijo al titular: (1) Un programa de medición de vibraciones en las viviendas más cercanas a la trinchera y a la faena. (2) Límites de alerta y acciones si se superan. (3) Entrega de los resultados a los vecinos.

Fuente: SEREMI de Salud, OBS EIA 01.

E. Tránsito y transporte

24. Una pista por sentido durante unos 21 meses

Qué dice el documento: Durante unos 21 meses el tramo analizado tendrá una pista por sentido. Los anchos provisorios son de 4,5 a 5 metros, separados con barreras tipo Jersey, lo que impide adelantar a vehículos grandes. Las etapas 1 y 2 del cronograma se traslapan.

Por qué importa: Una sola pista por sentido durante casi dos años es el impacto vial más largo del proyecto, y afecta a quienes viajan a diario.

Exijo al titular: (1) Un plan de tránsito por etapa, con capacidad, velocidades, tiempos de viaje y colas. (2) Anchos provisorios que permitan adelantar. (3) Aclarar el traslape entre etapas y simular un tercer escenario. (4) Una nueva versión del estudio si las simulaciones cambian.

Fuente: SEREMI de Transportes, Ord. SEA 29248/2026 (puntos I.1 a I.4).

25. Acceso Reuss, camiones y proyectos de SECTRA

Qué dice el documento: La Municipalidad estima unos 8.000 viajes diarios de camiones en 2025 y unos 14.000 proyectados para 2032. Son estimaciones municipales, no del titular. La Secretaría de Transportes propone simular los proyectos SECTRA de apertura de Luis Reuss y habilitación de Las Torres.

Por qué importa: Si el titular no mide los camiones, la capacidad de la vía y la seguridad vial quedan sin evaluar.

Exijo al titular: (1) Un conteo de vehículos y camiones por tramo y hora, con la fuente de los datos. (2) Proyecciones de tránsito para 2032, con y sin proyecto. (3) Simulación de los proyectos de SECTRA y de la consolidación del acceso Variante Luis Reuss.

Fuente: Municipalidad de San Antonio, Ord. 1851 (punto 1); SEREMI de Transportes (puntos I.3 y I.4).

26. Desvíos y transporte público

Qué dice el documento: Los desvíos de Avenida Barros Luco afectan la principal ruta de buses entre Llolleo y el centro. Hay dudas sobre si los camiones grandes pueden girar hacia los terminales STI y PCE sin invadir la pista contraria.

Por qué importa: Si los buses pierden paraderos o frecuencias, los usuarios sin auto quedan aislados. Un camión que invade la pista contraria pone en riesgo a todos.

Exijo al titular: (1) Un plan de desvíos para buses con paraderos reubicados y frecuencias garantizadas. (2) Demostración con trayectorias de giro (planos de barrido) para los camiones de diseño. (3) Medidas de seguridad en cada giro.

Fuente: SEREMI de Transportes (puntos II.4, III.1 y III.2).

27. Salud, ambulancias y emergencias

Qué dice el documento: El estudio no incluye los tiempos de acceso a centros de salud, ambulancias y bomberos durante los desvíos. La Municipalidad indica que la respuesta ante accidentes en este tramo es lenta.

Por qué importa: Una ambulancia que tarda más puede significar una muerte evitable.

Exijo al titular: (1) Tiempos de respuesta de ambulancias y bomberos con y sin proyecto, para cada desvío. (2) Un área de servicios de emergencia en la comuna, con ubicación y plazo. (3) Un acuerdo con el servicio de salud sobre los accesos.

Fuente: SEREMI de Salud, OBS EIA 01; Municipalidad, Ord. 1851 (punto 5).

28. Peatones y vías interiores

Qué dice el documento: La Municipalidad advierte mayor riesgo de accidentes con peatones y automovilistas durante los desvíos, y que las vías interiores no tienen mejoramiento previsto.

Por qué importa: Los peatones son el grupo más vulnerable en un desvío. Y el tránsito de desvío deteriora calles que no fueron diseñadas para camiones.

Exijo al titular: (1) Plan de señalización peatonal, pasos seguros y rutas de emergencia durante cada desvío. (2) Un catastro de las vías interiores afectadas, con estado previo. (3) Reparación al final de la obra, con un compromiso firmado.

Fuente: Municipalidad de San Antonio, Ord. 1851 (punto 1).

29. Acceso a viviendas, comercios y pasarela

Qué dice el documento: El estudio no explica cómo se mantendrá el acceso a viviendas y locales de Avenida Barros Luco en cada etapa, ni el acceso peatonal a la pasarela y al paradero de Colinas del Mar.

Por qué importa: Un vecino o comerciante sin acceso pierde ingresos y servicios básicos.

Exijo al titular: (1) Un plano de accesos por etapa, con los accesos garantizados a viviendas y locales. (2) Aviso previo a los vecinos de cada cambio. (3) Acceso peatonal continuo a la pasarela y al paradero.

Fuente: SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (punto 1); descripción del proyecto.

F. Pórticos de peaje

30. Número y ubicación de los pórticos

Qué dice el documento: El Capítulo 1 describe dos ubicaciones, Reuss y Barrancas, con un pórtico por sentido: cuatro en total. La Municipalidad habla de 4 plazas de peaje. El GORE menciona pórticos en Malvilla, Aguas Buenas y la rotonda Barros Luco, que no aparecen en el Capítulo 1.

Por qué importa: Los vecinos no pueden evaluar el efecto del peaje si no saben dónde está cada pórtico.

Exijo al titular: (1) Un plano único con la ubicación exacta de cada pórtico, su sentido y su cota. (2) Una respuesta que explique la diferencia con el GORE y con la Municipalidad. (3) Corregir los documentos que no coincidan.

Fuente: CAP_01, sección 1.4.1.11 (p. 54); Municipalidad, Ord. 1851 (punto 8); GORE/CORE (punto 3, letra f).

31. Cobro a vecinos y compensaciones

Qué dice el documento: Los pórticos cobrarían a quienes viven en Leyda, Malvilla y Aguas Buenas. La Avenida Barros Luco quedaría como la única vía sin cobro, lo que puede aislar a algunos sectores.

Por qué importa: Un peaje diario es un gasto fijo para familias de bajos ingresos, y puede desplazar el tránsito hacia calles residenciales.

Exijo al titular: (1) Un análisis del costo mensual del peaje para los vecinos que viajan a diario. (2) Un análisis de desplazamiento de tránsito hacia calles residenciales. (3) Compensaciones comprometidas en el Capítulo 11: multicancha y servicios higiénicos en Villa Estoril, galpón en Colinas del Mar y mejoramiento del acceso por Avenida Curicó.

Fuente: Municipalidad, Ord. 1851 (punto 8); GORE/CORE (punto 12).

G. Servicios básicos y sector Leyda

32. Cortes de agua y alcantarillado

Qué dice el documento: El estudio no identifica las redes ni los usuarios que se verían afectados por cortes, ni la duración máxima de cada corte.

Por qué importa: Un corte sin aviso y sin alternativa afecta a familias enteras, y puede generar problemas sanitarios.

Exijo al titular: (1) Un catastro de redes y usuarios afectados, por etapa. (2) La duración máxima de cada corte y el aviso previo. (3) Provisión alternativa de agua durante cada corte. (4) Protocolo para roturas y rebalses.

Fuente: SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (Capítulos 1 y 4).

33. Infraestructura sanitaria rural y Leyda

Qué dice el documento: El GORE advierte que el proyecto es incompatible con el estanque del SSR El Sauce, con las redes de Aguas Buenas, Malvilla y Leyda, y con el proyecto de alcantarillado de Leyda (BIP 40035800).

Por qué importa: El proyecto puede dejar sin agua potable o sin alcantarillado a localidades rurales que ya tienen inversión pública en curso.

Exijo al titular: (1) Un diagnóstico de cada infraestructura afectada. (2) Un diseño de compatibilidad, con planos. (3) Coordinación formal con el SSR y con el proyecto FNDR de Leyda, con un acuerdo por escrito.

Fuente: GORE/CORE, punto 3, letra f.

H. Residuos

34. Pizarreño y posible asbesto

Qué dice el documento: La tabla 85 del Capítulo 1 identifica 1.784,2 metros cúbicos de pizarreño sin caracterizar.

Por qué importa: El asbesto es cancerígeno. Si el material se rompe durante la demolición, el polvo puede llegar a las casas.

Exijo al titular: (1) Un análisis de laboratorio que confirme o descarte el asbesto. (2) Si lo hay, un plan de retiro y disposición en un sitio autorizado, con medidas de protección para trabajadores y vecinos.

Fuente: SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (Tabla 85, Capítulo 1).

35. Residuos peligrosos

Qué dice el documento: En construcción, el Capítulo 1 dice 400 kilos al mes y el PAS 142 dice 0,10 metros cúbicos al mes. Faltan tambores, solventes, baterías y tierras contaminadas en el inventario.

Por qué importa: Un inventario incompleto puede llevar a un manejo indebido de residuos peligrosos cerca de viviendas.

Exijo al titular: (1) Un inventario único y completo de residuos peligrosos por etapa. (2) La declaración en el SIDREP y el RETC según corresponda. (3) Un único plazo de almacenamiento, con la capacidad de las bodegas.

Fuente: SEREMI de Medio Ambiente, Ord. 5510; SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (PAS 142).

I. Reasentamiento y territorio

36. Familias reasentadas y Puerto Exterior

Qué dice el documento: Se reasentarán 87 predios en Juan Aspeé y Barros Luco. El SEREMI de Desarrollo Social pide explicar cómo se restablecerán las redes comunitarias, el acceso a servicios y las actividades económicas.

Por qué importa: El reasentamiento cambia la vida de las familias. Si no se restablecen sus redes, la pérdida es permanente.

Exijo al titular: (1) Un catastro de las 87 familias o predios, con sus necesidades. (2) Un plan de reasentamiento con plazos, ubicación, superficie y urbanización. (3) Indicadores de restablecimiento de redes, servicios e ingresos, con medios de verificación. (4) Vinculación con el plan del Puerto Exterior.

Fuente: SEREMI de Desarrollo Social, Ord. 595; GORE/CORE (Objetivo 10); Municipalidad, Ord. 1851 (punto 7).

37. Instalación de faenas y permisos

Qué dice el documento: La instalación de faenas (2,91 hectáreas en el Dm 110.350) no tiene una zonificación exacta en el expediente.

Por qué importa: Una faena mal ubicada puede estar en un uso prohibido por el plan regulador, con efectos sobre los vecinos.

Exijo al titular: (1) Planos con la zonificación exacta del Plan Regulador Comunal y del PRI Satélite Borde Costero Sur. (2) Demostración de que no contraviene usos prohibidos. (3) Detalle de los permisos: DOM, o SEREMI MINVU y SAG si hay suelo rural.

Fuente: SEREMI de Vivienda, Ord. 502; Municipalidad, Ord. 1851; GORE/CORE (letra e).

38. Compensaciones locales

Qué dice el documento: La trinchera cubierta quedaría en un sector céntrico y muy transitado. La Municipalidad pide un área verde con riego tecnificado. El GORE pide precisar cómo se contratará mano de obra local.

Por qué importa: Las compensaciones deben ser exigibles, no promesas generales.

Exijo al titular: (1) Diseño del área verde, con especies de bajo consumo y sistema de riego, en planos. (2) Un convenio con las OMIL de San Antonio, con metas de contratación local, mujeres y jóvenes. (3) Ambas medidas en el Capítulo 11, con plazos y responsables.

Fuente: Municipalidad, Ord. 1851 (punto 6); GORE/CORE (Objetivo 7).

J. Pueblos indígenas

39. Registro de contactos y organizaciones excluidas

Qué dice el documento: El titular caracteriza a los grupos indígenas casi solo con estudios de otros proyectos. Su evidencia de contacto es una captura de WhatsApp. El estudio excluye del área de influencia a la Asociación Newen Lof Lafken y a la Comunidad Cariman Pinto Guerra, aunque aparecen en su propia lista de organizaciones.

Por qué importa: La consulta a pueblos indígenas es un deber, y una caracterización basada en estudios de terceros no alcanza para evaluar los impactos sobre ellos.

Exijo al titular: (1) Un registro de cada gestión de contacto: fechas, medios, personas, respuestas y actas. (2) Una justificación técnica de la exclusión de las dos organizaciones, o su incorporación al área de influencia. (3) Caracterización con fuentes primarias, según la guía del SEA de 2020.

Fuente: CONADI, Ord. (07-09-2026), puntos V.i y V.ii.

40. Circulación y valor cultural

Qué dice el documento: Las obras quedan a unos 129 metros del centro ceremonial Ruka Llolleo, donde se hacen ceremonias y atención de salud intercultural. CONADI pide analizar la obstrucción de la circulación y el acceso a servicios.

Por qué importa: El acceso a un espacio ceremonial y de salud intercultural es parte de la vida de esas comunidades.

Exijo al titular: (1) Análisis de los literales b) y c) del artículo 7° del RSEIA, con el detalle de cada componente de la obra. (2) Un plan de acceso garantizado al centro ceremonial durante la obra. (3) Evaluación del valor paisajístico y cultural según el artículo 9° del RSEIA.

Fuente: CONADI, Ord. (07-09-2026), puntos III, IV y V.iii (artículos 7°, 8° y 9° RSEIA).

K. Patrimonio

41. Arqueología

Qué dice el documento: La inspección arqueológica no cubrió toda el área de influencia por vegetación densa y zonas urbanas.

Por qué importa: Un sitio arqueológico no detectado puede destruirse durante la excavación, y no se recupera.

Exijo al titular: (1) Repetir la inspección con transectos cada 20 metros, en condiciones de buena visibilidad. (2) Prospección intensiva con transectos cada 10 metros en los sitios Estero El Sauce 4 y 5.

(3) Un protocolo de hallazgos: detener la obra y avisar al CMN de inmediato y por escrito, según los artículos 26, 27 y 38 de la Ley 17.288.

Fuente: CMN, Ord. 4654 (sección 1).

42. Paleontología

Qué dice el documento: Las figuras 6 y 7 indican susceptibilidad alta, pero la figura 5 ubica parte del proyecto en unidades fosilíferas.

Por qué importa: Las figuras no coinciden entre sí, y eso impide saber cuánto del proyecto está sobre fósiles.

Exijo al titular: (1) Corregir las figuras 5, 6 y 7 para que coincidan. (2) Reevaluar el impacto paleontológico y su magnitud. (3) Aplicar la guía del CMN de 2016 y presentar los antecedentes de los profesionales. (4) Un protocolo de hallazgos: radio de 2 metros, aviso al CMN en cinco días hábiles.

Fuente: CMN, Ord. 4654 (figuras 5, 6 y 7).

L. Costa

43. Playa Llolleo y franja costera

Qué dice el documento: La SEREMI de Salud pide considerar la playa Llolleo como objeto de protección. La CONADI señala que la costa cercana a la ruta está dominada por la actividad del Puerto de San Antonio.

Por qué importa: La playa es un espacio de uso público y de sustento para la actividad económica local. El tránsito de camiones del puerto puede afectarla.

Exijo al titular: (1) Incluir la playa Llolleo en el análisis de ruido, polvo y tránsito, con mediciones. (2) Evaluar el efecto del tránsito de camiones del puerto en la franja costera, en construcción y en operación. (3) Medidas de control específicas para ese sector.

Fuente: SEREMI de Salud, OBS EIA 01 (objetos de protección); CONADI, punto III.

M. Efectos acumulativos e información

44. Proyectos en conjunto

Qué dice el documento: El estudio no evalúa junto con la Ruta 78 la ampliación del Puerto Exterior, que tiene RCA desde junio de 2026, ni la Ruta 66 (subsector B5) ni la Fase 2.

Por qué importa: Los efectos se suman. Evaluar cada proyecto por separado puede subestimar el impacto total en la misma zona.

Exijo al titular: (1) Un análisis acumulativo que sume ruido, polvo, tránsito, agua y fauna de los tres proyectos. (2) Un cronograma conjunto de obras, con las coincidencias en el tiempo. (3) Medidas coordinadas con los titulares de los otros proyectos.

Fuente: Municipalidad, Ord. 1851 (punto 6); SEREMI de Transportes (puntos II.1 a II.3); SBAP.

45. Información a los vecinos

Qué dice el documento: Los vecinos recibirán cortes, desvíos y cambios de acceso durante cada etapa de obra.

Por qué importa: Un vecino que sabe con anticipación qué pasará puede organizarse. Uno que no lo sabe pierde tiempo y dinero.

Exijo al titular: (1) Un plan de información por etapa, con fechas, cortes, desvíos y accesos. (2) Un canal de reclamos con un contacto y un plazo de respuesta. (3) Reuniones con las juntas de vecinos antes de cada etapa.

Fuente: Solicitud general de la ciudadanía."

1112. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto encarecerá la vida de todos los ciudadanos y ciudadanas de la provincia ya que todos los valores se traspasarán a los usuarios en relación que el beneficio para la ciudadanía es nulo espero nunca se realice un proyecto de estas características en nuestra ciudad"

1113. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a las plazas de peaje en San Antonio"

1114. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi opinión por el TAG en el acceso sur de San Antonio me parece absurdo, ya que considero que las personas que transitan habitualmente por este acceso, ya sea por temas laborales o actividades diarias comunes, tengan que soportar este gasto adicional, sabiendo como está el tema del desempleo y los sueldos. No toman en cuenta que hay personas que transportan a gente a sus trabajos y no dan una sino varias vueltas al día, todo va sumando a ese gasto adicional. En estos momentos estamos mal económicamente, hay mucha gente sin empleo que se dedica tal vez a hacer "pololos" y tienen que tomar esta vía para llegar a esos lugares y más encima les meten la mano al bolsillo.

LAS VÍAS DE ACCESO NO DEBERÍAN CONVERTIRSE EN UN CASTIGO ECONÓMICO PARA QUIENES TRABAJAN Y APORTAN AL DESARROLLO DE LA COMUNIDAD.

Espero que el gobierno tome un poco de conciencia y no siga adelante con este absurdo proyecto que solo beneficia a las grandes empresas."

1115. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra debido a que aguas buenas es parte de la comuna y tener que pagar para llegar allí es inaceptable.

San Antonio no puede seguir cargando con los impactos ambientales, territoriales y sociales de un modelo portuario que no considera suficientemente a sus habitantes."

1116. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo que tengamos que pagar por trasladarnos dentro de nuestra ciudad. San Antonio como ciudad y como puerto es muy importante y nosotros los ciudadanos no tenemos beneficios de vivir en el primer puerto de chile, sino todo lo contrario, este proyecto está mal diseñado y claramente sin pensar en los habitantes de la comuna y de la provincia"

1117. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo ya que se traducirá a un incremento en el costo de la vida, el cual ya está elevado, sumado a la inflación que sufre el país y el alto nivel de cesantía que existe en la zona. La idea es que el Estado se haga cargo y no las personas."

1118. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo como ciudadana de San Antonio me opongo a la instalación de los pórticos hacia acceso al puerto, tramo aguas buenas (sector malvilla), calle luis reuss por cobro abusivo y arbitrario"

1119. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el proyecto apareció recientemente, en exposición que se ofreció en algunos sectores de la comuna, la instalación de tres pórticos de peaje, que desde que se viene dando a conocer esta obra, jamás apareció considerada su instalación, lo que ha venido a afectar significativamente a la comunidad.

Esto en general tiene muchas implicancias, como por ejemplo:

- La economía de muchos hogares se verá afectada, pues quienes se trasladan a diario a distintos puntos de la misma comuna (trabajo, colegios, salud, compras), tendrán el obligado paso por estos pórticos.

- Se provocará un atochamiento vehicular en el centro de la ciudad, pues muchos vehículos buscarán evitar esos pórticos, lo que ocasionará serías molestias a la vida cotidiana de muchas personas.

Consideramos que esos pórticos no deben instalarse, pues el proyecto en su fase inicial nunca los consideró, no aparecían mencionados."

1120. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con el cobro"

1121. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
15	*Daños estructurales en la losa del segundo piso por efecto acumulativo de vibraciones.*	*Instalación de gatas estructurales temporales o soportes durante faenas críticas de suelo.*	*Indemnización por pérdida de habitabilidad si el segundo piso queda inutilizable.*

1122. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En relación a la construcción de los tres pórticos de peaje contemplados en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", y debido a las posibles consecuencias económicas y sociales que su implementación podría generar para los habitantes de la comuna, especialmente para estudiantes y personas que deben trasladarse frecuentemente fuera de la provincia por motivos de educación, trabajo y recreación:

Como habitante de San Antonio y estudiante universitaria que debe viajar diariamente a Valparaíso para asistir a clases, considero que la incorporación de nuevos cobros por el uso de esta ruta podría

incrementar considerablemente mis gastos de transporte. Estos desplazamientos no constituyen un lujo ni una actividad ocasional, sino una necesidad vinculada directamente con mi formación académica. Asimismo, los viajes por recreación y para realizar actividades personales también podrían verse limitados por el aumento del costo de los traslados.

Me preocupa especialmente que el eventual incremento de los costos de operación del transporte público interurbano, producto de los nuevos cobros, sea traspasado a los pasajeros mediante un alza en las tarifas. Esto afectaría no solo a quienes utilizan vehículos particulares, sino también a las personas que dependen del transporte público para desplazarse diariamente. Para estudiantes y familias con presupuestos limitados, estos gastos adicionales podrían representar una carga económica difícil de asumir y restringir las posibilidades de acceder a la educación superior y a otras actividades fuera de la comuna.

Esta situación resulta particularmente relevante considerando que San Antonio no cuenta con la misma oferta de instituciones de educación superior que otras ciudades de la región, por lo que muchas personas deben trasladarse a Valparaíso u otras comunas para continuar sus estudios. La movilidad interurbana constituye, por tanto, un factor fundamental para garantizar el acceso a oportunidades educativas, laborales y sociales.

Por lo anterior, solicito que, en el marco de la evaluación ambiental del proyecto, se analicen de manera detallada los efectos que la implementación de los tres pórticos podría generar sobre los sistemas de vida y las costumbres de los habitantes de San Antonio, con especial atención a los estudiantes, trabajadores y usuarios habituales del transporte público. Asimismo, solicito que se evalúe el posible aumento de las tarifas del transporte interurbano, considerando distintos escenarios de traspaso de los costos de peaje a los pasajeros y la capacidad económica de los grupos potencialmente afectados.

Finalmente, solicito que se estudien y consideren medidas concretas para prevenir o reducir estos impactos, que permitan resguardar el acceso a la educación y la movilidad de la población.

Considero fundamental que el desarrollo de infraestructura vial contemple no solo sus beneficios en materia de conectividad y capacidad de circulación, sino también sus consecuencias económicas y sociales para las comunidades que dependen diariamente de ella. El proyecto no debiera traducirse en una barrera económica que limite las oportunidades de quienes vivimos en San Antonio."

1123. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
16	*Pérdida absoluta de privacidad al quedar mi patio interior expuesto a la nueva calle principal.*	*Construcción de un muro perimetral definitivo de hormigón texturado de mínimo* *2.5 metros de alto.*	*Instalación de cerco eléctrico y lamas de ocultación sobre el nuevo muro perimetral.*

1124. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***

17	*Riesgo crítico de delincuencia por despeje del terreno y fácil escalamiento hacia mi hogar.*	*Instalación inmediata de cámaras de seguridad con grabación 24/7 enlazadas a mi teléfono.*	*Bono MOP para contratación de monitoreo privado de alarma durante todo el periodo de obra.*

1125. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
18	*Vulnerabilidad total durante las noches en el periodo entre demolición y construcción del muro nuevo.*	*Disposición de cierres perimetrales provisorios de alta seguridad (planchas de acero blindadas).*	*Disposición de guardias de seguridad física del MOP exclusivos para el perímetro residencial.*

1126. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi absoluto desacuerdo con la implementación de un sistema de cobro mediante TAG en el acceso a San Antonio, en el marco del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio.

Mi principal preocupación es que trabajo fuera de la comuna de San Antonio y debo trasladarme diariamente para cumplir con mis obligaciones laborales. La eventual implementación de este cobro significaría un gasto adicional permanente para poder llegar a mi lugar de trabajo y regresar a mi hogar.

Actualmente, el costo de la vida es elevado y para muchas personas resulta difícil llegar a fin de mes. Por esta razón, considero injusto que se pueda agregar otro gasto obligatorio a quienes trabajamos y dependemos de las carreteras para ganarnos la vida. Este cobro podría afectar significativamente mi economía personal y la de muchas otras familias que se encuentran en una situación similar.

Entiendo la importancia de mejorar la infraestructura vial, la seguridad y la conectividad, pero estas mejoras deben considerar la realidad económica de los trabajadores y de los habitantes de la provincia de San Antonio. No debería significar una carga económica adicional para quienes necesitan desplazarse diariamente por motivos laborales.

Por lo anterior, solicito que se reconsidere la implementación de este sistema de cobro y que se evalúen alternativas que permitan utilizar esta vía sin generar un costo diario adicional para los trabajadores que deben trasladarse por razones laborales. En particular, solicito que se estudie la posibilidad de establecer exenciones o tarifas especiales para los usuarios frecuentes y trabajadores de la zona.

Mi derecho a trabajar no debería convertirse en una carga económica cada vez mayor. *Solicito que esta observación sea considerada seriamente en la evaluación del proyecto y que se priorice una solución que permita mejorar la conectividad sin perjudicar la economía de las personas que dependemos diariamente de esta ruta."*

1127. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Trabajo en Leyda y vivo en san Antonio para mi en lo personal el hecho de tener un Tag en malvilla o barrancas es perjudicial sobre todo con el alza del combustible, toda mi familia es de la secta región y

ya es caro viajar para visitar o en caso de problemas de mi familia, San Antonio es chico y el único que crece es el bolsillo de los dueños del puerto no su gente la vida ya está cara como para más encima agregarle un TAG ASIQUE MI POSICIÓN AL TAG ES: NO LO QUIERO"

1128. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Voy todos los fines de semana para ver a mi amigo enfermito. Y debo transitar por esas rutas, y el Tag me perjudicaría ya que mis ingresos son bajos."

1129. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto es inviable, atenta contra las personas residentes de la ciudad, en cuanto a sus ingresos, estabilidad y calidad de vida, no debiera llevarse a cabo por ningún motivo"

1130. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
20	*Facilidad de intrusión de personas ajenas debido al acopio de materiales de obra junto a mi casa.*	*Prohibición absoluta de acopiar andamios, materiales o tierras a menos de 5 metros de mi pared.*	*Instalación de focos LED potentes con sensor de movimiento apuntando al exterior de mi casa.*

1131. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
21	*Conversaciones y ruidos del personal de la obra colindantes directamente con mis muros.*	*Instalación de paneles acústicos provisorios de alta densidad en el límite de la faena.*	*Bono de aislamiento acústico interior para mitigar la perturbación del descanso diario.*

1132. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
22	*Riesgo de choques o embestidas directas de camiones contra mi casa al quedar en nueva esquina.*	*Instalación obligatoria de bolardos de acero rellenos de hormigón en la acera de la esquina.*	*Seguro de responsabilidad civil de la concesionaria con cobertura de daño total a terceros.*

1133. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**1. Fragmentación de Impactos y Omisión de Evaluación Acumulativa con el Proyecto "Puerto Exterior"***

*El EIA presenta un grave vacío metodológico al analizar la ampliación de la Ruta 78 como una obra aislada, desconectando su diseño y operación del **megaproyecto Puerto Exterior de San Antonio** (el cual cuenta con RCA vigente). Siendo el acceso sur a San Antonio la arteria logística fundamental para evacuar el flujo de carga del futuro puerto, resulta improcedente e incompleto que el Estudio eluda los impactos sinérgicos y acumulativos.*

- ***La observación:** Se exige que el titular actualice y vincule el EIA bajo una perspectiva de ordenamiento territorial integral, modelando de manera conjunta los flujos vehiculares, la saturación vial y la presión sobre el territorio que generará la operación simultánea de ambos proyectos, evitando así que la evaluación ambiental se realice por "partes" para diluir sus verdaderas consecuencias socioambientales.*

2. Subestimación Crítica de Emisiones Atmosféricas y Acústicas en Fase de Operación

*El proyecto justifica sus estimaciones de emisiones atmosféricas (material particulado y gases) reduciéndolas únicamente a los vehículos de la concesionaria destinados a mantención y emergencias, **omitiendo por completo el aumento exponencial del parque vehicular de carga pesada y particular** que utilizará la ruta ampliada. Del mismo modo, respecto a la contaminación acústica, el uso de pantallas acústicas estándar es insuficiente para resguardar la salud de los sectores residenciales colindantes (tales como Barrancas, Colinas del Mar y zonas aledañas) frente a la operación 24/7 de flotas de camiones.*

- ***La observación:** Se exige una modelación realista de emisiones y ruido operacionales que refleje el peak de tráfico portuario proyectado, estableciendo exigencias estrictas de mitigación urbana (como soterramientos efectivos, barreras acústicas de alta densidad y exigencias normativas de electromovilidad o estándares de emisión para el transporte de carga) en lugar de trasladar el costo sanitario a las vecinas y vecinos.*

3. Inexistencia de Garantías Estatales en las Medidas de Compensación por Reasentamiento y Medio Humano

*El EIA reconoce impactos significativos sobre el **Componente Medio Humano** derivados de expropiaciones y reasentamientos de grupos humanos. Sin embargo, las medidas de compensación propuestas se estructuran sobre la base de postular a subsidios habitacionales regulares del **Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU)**. Esto constituye una práctica de elusión de responsabilidad por parte del titular (MOP-Concesiones), ya que condiciona la reparación del daño social a fondos sectoriales concursables ajenos al proyecto, sin asegurar disponibilidad presupuestaria ni plazos garantizados.*

- ***La observación:** Se rechaza el uso de subsidios habitacionales estándar como medida de compensación y mitigación de impactos por expropiación. El MOP, en su calidad de titular del proyecto, debe asumir una responsabilidad directa, vinculante y con financiamiento propio garantizado para la relocalización digna, compensación patrimonial justa y restitución de las redes comunitarias afectadas, sin sobrecargar la demanda habitacional preexistente de la comuna.*

4. Impacto Socioeconómico Regresivo de los Pórticos de Peaje en la Movilidad Local

La instalación y reubicación de pórticos de cobro de peaje (Barrancas y Reuss) dentro del tramo de acceso genera un impacto económico directo y regresivo sobre la población local. Los habitantes de

San Antonio y de las localidades apartadas del radio urbano que deben utilizar obligatoriamente esta vía para acceder a servicios básicos, salud, educación y trámites administrativos en el centro urbano, terminan pagando una externalidad financiera por una infraestructura diseñada primordialmente para la industria logística y el comercio exterior.

- ***La observación:*** *Se exige la exención de cobro de peaje (tarifa cero o sistema de liberación) para los residentes debidamente catastrados de la comuna de San Antonio en los pórticos del tramo urbano y de acceso local, garantizando el derecho a la movilidad territorial sin castigar el bolsillo de las familias locales.*

Conclusión y Solicitud de Reformulación Sustantiva

Como habitante y representante de la comunidad afectada en el territorio de San Antonio, ***no nos oponemos al desarrollo de infraestructura ni a la modernización logística del país, pero exigimos estrictamente que las externalidades negativas no sean asumidas como costo social por nuestra comunidad.***

Por las consideraciones expuestas, el proyecto tal como está concebido traslada los costos ambientales, sanitarios y sociales a la ciudadanía de San Antonio para favorecer la rentabilidad de la concesión y la cadena logística portuaria. En consecuencia, ***se solicita formalmente que el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) acoja estas observaciones, exigiendo al Titular la reformulación sustantiva del EIA (vía presentación de una Adenda robusta o el desistimiento y rediseño del proyecto)****, incorporando un Plan de Mitigación, Compensación y Reparación (PMCR) a la altura de la afectación real que sufrirá la comuna."*

1134. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Falta una medida que garantice el acceso a los hogares y comercio cercanos en Barros Luco durante cada fase del proyecto y que se avise con anticipación cualquier cambio."

1135. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
23	*Pérdida del control de acceso peatonal exterior al quedar expuesta a zona de alto tránsito.*	*Rediseño e instalación de citofonía con cámara (videoportero IP) y chapa electromagnética.*	*Financiamiento de reja frontal con diseño antiescalada de alta seguridad.*

1136. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos pórticos."

1137. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***

24	*Exposición de mascotas al ruido extremo y escapes accidentales por cierres defectuosos.*	*Refuerzo inferior de mallas y zócalos para evitar excavaciones de mascotas hacia la faena.*	*Costeo de guardería canina/mascotas durante los días de demolición de alto impacto.*

1138. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito que se revise y se elimine el cobro obligatorio de TAG para circular por San Antonio, ya que representa un gasto adicional para los vecinos y quienes transitan habitualmente por la comuna. Se solicita evaluar medidas concretas para evitar que el uso de TAG y sus cobros dificulten el desplazamiento de la comunidad, especialmente de quienes necesitan trasladarse diariamente por motivos laborales, familiares o de salud."

1139. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Cómo vecina de San Antonio, me parece de extrema gravedad la implementación de pórticos para los habitantes de la ciudad, donde nuestra calidad de vida se ha visto vulnerada por el exceso de camiones en ella, por lo menos tengan la deferencia con la gente que habita la comuna y no cobrar por volver a nuestros hogares."

1140. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo al proyecto, ya que el costo de la vida está muy elevado, sobre todo desde el alza del combustible que ocurrió este año. No solamente se verán afectados los camioneros y las personas que tienen autos, sino que también la comunidad en su totalidad."

1141. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
25	*Vulnerabilidad ante robos por andamios que sirven de escala directa al segundo piso.*	*Uso de andamios con sistemas de alarmas de intrusión de movimiento integrados.*	*Instalación de protecciones de fierro macizo forjado en todas las ventanas del segundo piso.*

1142. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
26	*Ingreso de personas en situación de calle al terreno baldío post-demolición antes de vialidad.*	*Cierre total e inmediato con malla e iluminación del terreno liberado por las 4 casas.*	*Compensación monetaria mensual por habitabilidad en entorno de alta vulnerabilidad social.*

1143. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
27	*Pérdida de la visual protegida de mi antejardín por eliminación de vegetación colindante.*	*Diseño paisajístico de mitigación con árboles de gran altura instalados en mi propiedad.*	*Indemnización por daño emergente paisajístico y pérdida de entorno verde residencial.*

1144. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
28	*Uso de mi muro exterior como baño o zona de descanso informal por los trabajadores.*	*Instalación de baños químicos de obra a más de 30 metros de distancia de la vivienda.*	*Servicio quincenal de hidrolavado y sanitización de mis fachadas exteriores por el MOP.*

1145. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
29	*Miradas directas de operadores de grúas y camiones altos hacia el interior de mi casa.*	*Instalación de láminas de control solar tipo espejo (unidireccionales) en todos los vidrios.*	*Bono único para renovación de revestimientos de ventanas interiores de toda la casa.*

1146. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
30	*Riesgo de que la nueva vereda peatonal colinde directamente con el muro de mi dormitorio.*	*Diseño de una franja de amortiguación verde (jardineras de hormigón) entre mi muro y la acera.*	*Aislamiento termoacústico del dormitorio afectado mediante tabiquería interna doble.*

1147. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida

31	*Contaminación acústica sobre los límites permitidos (Norma SMA) por uso de martillos hidráulicos.*	*Instalación de barreras acústicas móviles de 4 metros de altura en el frente de trabajo.*	*Financiamiento de ventanas termopanel acústicas (asymmetric glass) en toda la propiedad.*

1148. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
32	*Ruido molesto e ininterrumpido por camiones tolva en ralentí o esperando carga fuera de mi casa.*	*Establecimiento de zona de espera de camiones a mínimo 200 metros de distancia del área residencial.*	*Subsidio para costear aire acondicionado (para mantener ventanas cerradas en verano).*

1149. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
33	*Vibraciones constantes que causan trastornos del sueño e irritabilidad en el grupo familiar.*	*Restricción horaria estricta de faenas pesadas de 09:00 a 17:30 horas únicamente.*	*Compensación económica por daño moral y alteración severa de la salud mental familiar.*

1150. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
34	*Pitidos de retroceso de maquinaria pesada rompiendo el silencio en horas de descanso temprano.*	*Obligatoriedad de alarmas de retroceso de banda ancha (ruido blanco, menos invasivo).*	*Entrega de protectores auditivos de alta fidelidad y almohadas ergonómicas de descanso.*

1151. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo en peajes para salir e ingresar a la Comuna de San Antonio , perjudicará a Estudiantes y trabajadores que debemos trasladarnos a diario a nuestros lugares de trabajo / estudio , perjudicando nuestra calidad de vida."

1152. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
35	*Faenas nocturnas imprevistas alegando 'emergencias de obra' o vertido de hormigón continuo.*	*Prohibición de trabajos nocturnos a menos de 50 metros del hogar sin aviso de 72 horas.*	*Pago de hotel de primera categoría para la familia durante las noches de faena nocturna.*

1153. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
36	*Vibraciones que botan objetos decorativos, loza y luminarias al interior del hogar.*	*Instalación de repisas con bordes de contención y soportes de goma antivibración.*	*Reposición económica al 100% de cualquier objeto de valor que resulte quebrado.*

1154. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
37	*Imposibilidad de realizar teletrabajo o estudios por el nivel de ruido ambiental de las obras.*	*Habilitación de un espacio de oficina/estudio portátil climatizado y aislado acústicamente.*	*Bono mensual de conectividad y compensación por pérdida de productividad laboral.*

1155. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
38	*Zumbidos de baja frecuencia generados por generadores eléctricos portátiles de la obra.*	*Exigencia de generadores insonorizados encapsulados ubicados en el extremo opuesto.*	*Financiamiento completo del consumo eléctrico de mi casa conectado a la red de faena si se requiere.*

1156. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Para ir a mi trabajo en Leyda tendría que pagar 2 Tag más la bencina y ya eso es mucho costo”

1157. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
39	*Ruido ensordecedor debido al corte de pavimentos y asfalto con sierra diamantada.*	*Uso de sistemas de corte con inyección de agua continua y encapsulamiento sónico.*	*Bono de recreación familiar para salidas los fines de semana de alto impacto acústico.*

1158. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo soy residente en santo domingo y soy el proveedor en mi hogar trabajo en cruce Cartagena y el gasto que es muy considerable al mes no será remunerado por mi empleador eso me implica quedar (SIN TRABAJO) ya que no será rentable para mi bolsillo directamente afectan mi trabajo nefasto proyecto usurero estoy muy afectado"

1159. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
40	*Estrés y alteración conductual en adultos mayores o niños residentes por ruidos sorpresivos.*	*Asistencia médica psicológica permanente y visitas domiciliarias financiadas por MOP.*	*Pensión provisional de mitigación por salud para resguardar el bienestar de los afectados.*

1160. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No queremos más cobros de tag, si no hay que justificar en estos cobros excesivos es solo robo a las personas, todo sube menos los sueldos y no hay una supervisión en las carreteras que permita que se respeten las normas del tránsito, para mí esto es un abuso, no queremos más robos."

1161. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
42	*Faenas los días sábados que impiden el descanso de fin de semana.*	*Paralización total de actividades los días sábados, domingos y festivos en el perímetro directo.*	*Bono compensatorio por pérdida del legítimo derecho al descanso los fines de semana.*

1162. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por mi actividad, debo transitar por esta ruta varias veces en el día, para llegar a los diferentes barrios de la comuna.

Es por ello que encuentro insólito que se me quiera obligar a pagar peajes, por movilizarme como lo hago habitualmente, pero ahora pagando por el uso de un espacio que es parte de la ciudad."

1163. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
43	*Descarga violenta de fierros, tuberías y estructuras metálicas al suelo sin amortiguación.*	*Uso obligatorio de eslingas de tela y alfombras de goma para la descarga de materiales.*	*Multas directas y fiscalizables a favor del vecino por cada evento de ruido disruptivo.*

1164. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
44	*Ruidos subterráneos por compactación de suelo mediante rodillo vibratorio pesado.*	*Uso exclusivo de rodillos de compactación estática o placas vibratorias ligeras controladas.*	*Monitoreo sismográfico continuo en tiempo real con pantalla espejo instalada en mi casa.*

1165. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
45	*Discusiones, gritos y silbatos de los trabajadores de la construcción frente a la propiedad.*	*Capacitación e inducción obligatoria al personal sobre respeto vecinal y códigos de conducta.*	*Línea telefónica directa prioritaria con el Jefe de Obras para denuncias inmediatas.*

1166. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
46	*Polvo en suspensión extremo (PM10 y PM2.5) que penetra las habitaciones e inhalación constante.*	*Humectación diaria del terreno mediante camiones aljibe mínimo 4 veces al día.*	*Instalación de purificadores de aire de alta eficiencia (HEPA) en cada habitación.*
47	*Saturación de polvo en techos y canaletas que*	*Limpieza mensual programada de canaletas,*	*Mantención y renovación completa del sistema de desagüe pluvial de mi hogar.*

	provocará taponamientos en el próximo invierno.	*techumbre y bajadas de agua por cuadrilla MOP.*	

1167. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Debido a mis labores, debo pasar obligatoriamente de lunes a sábado por la zona en la cual se pretende la colocación de pórtico.

Por lo anterior, no solo por la congestión que se originará durante la construcción, sino que también por el costo que me supondrá pasar diariamente por el sector, es que estoy en contra de la colocación de pórtico"

1168. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
48	*Manchado permanente de la fachada, ventanas y pintura de mi casa por polvo de cemento.*	*Lavado a presión mensual de la fachada y limpieza profunda semanal de vidrios exteriores.*	*Pintura completa de la vivienda con productos superlavables e impermeables post-obra.*

1169. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Existe preocupación sobre que los desplazamientos habituales de los habitantes de San Antonio (especialmente de zonas rurales y de extensión urbana como Aguas Buenas, San Juan, Malvilla, Cuncumén, y de comunas vecinas, puedan quedar condicionados al pago de tarifas para actividades cotidianas y fundamentales como traslados por temas laborales, educacionales, de salud, familiares o de acceso a servicios. Esto toma especial relevancia si se considera que gran parte del aumento de la demanda vial está ligada al puerto y logística nacional. En ese sentido, es necesario compatibilizar el modelo de financiamiento de la concesión con condiciones razonables de accesibilidad para la población local procurando que los costos derivados del desarrollo portuario no recaigan sobre los habitantes del territorio, quienes ya cargan directa y permanentemente con ruidos, vibraciones, congestión vehicular, roturas de pavimentos, etc., asociados al puerto.

También es importante notar que el puerto no genera beneficios para la población de San Antonio, sobretodo considerando que es el puerto principal del país, y que vivimos en condiciones precarias (no hay universidad, no hay cine, las calles están malas, hay mucha suciedad, etc.). Además de que aumentar el ingreso de camiones a la ciudad implicaría aumento de demanda de servicios de salud por ejemplo para las personas camioneras que estén de paso, por tanto, este último punto debe ser considerado para la realización de la ampliación de vías vehiculares asociadas al puerto.

Por todo lo anterior, se solicita que los pórticos de tag planeados para Luis Reuss y Curicó, no se realicen, sino que solo los que se ubicarían en el acceso al puerto."

1170. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
49	*Aparición de plagas de roedores e insectos al demolerse las 4 viviendas contiguas desocupadas.*	*Plan de desratización y fumigación profunda (bifase) pre y post demolición en mi propiedad.*	*Servicio de control de plagas mensual garantizado por un año posterior al término de las obras.*

1171. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
50	*Gases tóxicos y humos negros provenientes de la combustión de maquinaria diésel pesada.*	*Exigencia de maquinaria con certificación vigente de emisiones y filtros de partículas DPF.*	*Bono de salud respiratoria para costear exámenes médicos preventivos de la familia.*

1172. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecino de la actividad portuaria, en debido convivir con las molestias que ocasiona esta actividad, aunque no tan intensa como la de las y los vecinos de las poblaciones aledañas a la ruta 78.

Por mi actividad en servicios de traslados de personal, debo transitar varias veces al día por esta ruta, para llegar a las distintos barrios y localidades rurales de la comuna, por lo cual me veré muy perjudicado al tener que pagar peajes en esta ruta. Considero que estos cobros me generarán un gran perjuicio a mis ingresos, dado que por las condiciones económicas desmejoradas de San Antonio, no me es posible cargar estos costos adicionales a mis usuarios.

Además, tengo entendido que las mejoras de la ruta, son principalmente para dar mayor flujo a los camiones que se mueve desde y hacia el puerto, por lo que no corresponde que se nos haga cargo a la comunidad sanantonina el financiamiento de esta ruta."

1173. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
52	*Presencia de partículas de asbesto u otros materiales peligrosos de las casas viejas demolidas.*	*Certificación de retiro de materiales peligrosos por empresa autorizada por el Seremi de Salud.*	*Seguro de salud catastrófico financiado por el MOP para el grupo familiar por 5 años.*

1174. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida

53	*Acumulación de basura doméstica y restos de colaciones de los obreros junto a mi propiedad.*	*Instalación de contenedores herméticos de basura retirados diariamente de la faena.*	*Limpieza diaria del entorno inmediato de mi casa a primera hora de la mañana.*

1175. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me afecta en lo económico, ya que en reiteradas ocasiones tengo que viajar para esos lugares, por ejemplo: Malvilla,

Y el costo de la vida a aumentado mucho, la bencina muy cara, en fin todo lo del diario vivir."

1176. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
54	*Polvareda generada por el viento sobre los montones de tierra descubiertos de la excavación.*	*Cubrimiento total de los acopios de tierra con lonas plásticas ancladas de alta resistencia.*	*Pérdida de uso de patio exterior compensada monetariamente de manera mensual.*

1177. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
55	*Problemas oculares y alérgicos en los residentes debido al polvo constante.*	*Suministro continuo de insumos médicos de primera necesidad (gotas oftálmicas, antialérgicos).*	*Atención médica prioritaria en centros de salud privados ante crisis respiratorias/alérgicas.*

1178. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
56	*Olores nauseabundos por rotura accidental de cámaras de alcantarillado colindantes.*	*Reparación exprés (plazo máximo de 4 horas) ante cualquier falla de alcantarillado exterior.*	*Indemnización de emergencia por habitabilidad insalubre en caso de persistir los olores.*

1179. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Buenas tardes revisando el proyecto cabe mencionar q para mí una dueña de casa mamá de tres niños q van al colegio en San Antonio y yo vivo en el Turco (la parte de campo de Cartagena) los costos por educación, salud y alimentación serían gravemente afectado por q yo viajo todos los días a dejar y a

buscar a mis niños ya con los valores del diesel y bencina ya es costoso no le veo una finalidad útil a los pórticos más q empobrecer más a la gente q tenemos q viajar por ahí, no por negocio si no por nuestros hijos. Ojalá esto no se lleve acabo por q no será ningún beneficio para nosotros solo una carga más"

1180. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
57	*Polución de cemento impregnada en las plantas, árboles y jardín interior de mi propiedad.*	*Lavado botánico especializado y reposición de tierra de hojas para la vegetación.*	*Reemplazo de plantas muertas por ejemplares nuevos desarrollados y paisajismo nuevo.*

1181. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
58	*Barro denso acumulado frente a mi puerta los días de lluvia por el movimiento de tierras.*	*Pavimentación provisoria o instalación de pasarelas plásticas antideslizantes peatonales.*	*Bono único de calzado y mantención de limpieza interior del hogar por contaminación.*

1182. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
59	*Derrames menores de aceites, grasas y combustibles de las máquinas sobre la futura vereda.*	*Uso de bandejas de contención antigoteo debajo de cada máquina estacionada.*	*Remoción inmediata de suelo contaminado y aplicación de desengrasantes industriales.*

1183. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
60	*Acumulación de aguas estancadas en las excavaciones que generan focos de zancudos.*	*Bombeo inmediato de aguas pluviales o de excavación y aplicación de larvicidas biológicos.*	*Entrega e instalación de mallas mosquiteras en todas las ventanas de la vivienda.*

1184. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Soy parte de estas observaciones y solicito respuestas

Esta observación contiene un Anexo:

OBSERVACIONES CIUDADANAS

PAC – EIA RUTA 78 - FASE 1: ACCESO SUR A SAN ANTONIO

OCTUBRE 2026

1 INTRODUCCIÓN

Este documento puede ser presentado por una persona natural o jurídica, según el perfil de acceso en el Portal de Participación Ciudadana del Servicio de Evaluación Ambiental o mediante el ingreso en la oficina de partes (ya sea física o virtual) del SEA. De esta manera, quien realice el ingreso de este documento será considerado el Titular de las observaciones aquí contenidas.

Por otro lado, se indica al SEA que la estructura del documento está organizada por materia, y dentro de cada materia el “bullet” representa una observación independiente o relacionada con su antecesora/sucesora. Por esto se hace hincapié en mantener el formato de presentación de las observaciones contenidas en esta presentación, evitando su fragmentación.

2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

En base a la descripción de proyecto, se solicita comentar/responder los siguientes puntos.

- *Se solicita verificar la extensión y superficie total del Proyecto informadas en los acápites 1.3.3 y 1.4.1.1 y las Tablas N°5 y 12 del Capítulo 1, incluidos todos los tramos, enlaces, ramales y obras complementarias. Se requiere una tabla consolidada de longitudes y superficies por obra, distinguiendo áreas existentes y por intervenir, con planos y coberturas SHP y KMZ actualizadas que identifiquen los límites de intervención.*
- *Los movimientos de tierra y requerimientos de materiales deben revisarse a partir de las cantidades declaradas en el acápite 1.5.1.4 y las Tablas N°21 y 22. Se solicita justificar estas cantidades para excavaciones, terraplenes, preparación de subrasante, bases granulares y cualquier otra actividad contemplada. En particular, se requiere explicar la conversión de superficies a volúmenes y los espesores, densidades y factores de compactación utilizados. La revisión deberá verificar su concordancia con la Tabla N°31. Como respaldo, se solicita presentar el balance de materiales y las memorias de cálculo en formato editable.*
- *Para los escarpes y excavaciones del acápite 1.5.1.4, literales b) y c), se requiere cuantificar por tramo, obra y frente de trabajo las superficies, profundidades, espesores y volúmenes, distinguiendo los materiales por reutilizar y retirar. Se solicita adjuntar una tabla resumen, planos de corte y relleno y coberturas SHP y KMZ que localicen cada intervención.*
- *Respecto del destino de los materiales de excavación y escarpe, se solicita precisar el balance de los acápites 1.5.1.4 y 1.5.8.2. Deberán distinguirse los volúmenes que se reutilizarán en las obras de aquellos que se trasladarán fuera del Proyecto, explicando los criterios para determinar su aptitud de reutilización. Se requiere, además, identificar los lugares y condiciones del acopio temporal y los sitios previstos para recibir los excedentes. La información deberá desagregarse por actividad e incluir los volúmenes mensuales.*

- *Se solicita identificar los posibles proveedores de áridos, hormigones, mezclas asfálticas y demás materiales de los acápites 1.5.1.4, 1.5.5.7 y 1.5.6, indicando ubicación, materiales, cantidades previstas, capacidad de suministro y autorizaciones ambientales y sectoriales. Se requiere identificar también las rutas hacia cada frente de trabajo, con sus trazados en KMZ.*
- *El transporte durante la construcción debe detallarse conforme al acápite 1.5.5.8. La estimación solicitada deberá comprender los materiales de empréstito, hormigón, asfalto, agua, excedentes de excavación y residuos. Para cada caso se requiere informar origen y destino, tipo y capacidad de los camiones, viajes de ida y regreso, distancias recorridas y distribución mensual. Se solicita identificar las rutas y distinguir sus tramos pavimentados y no pavimentados. Estos antecedentes deberán entregarse en una planilla editable actualizada, acompañada de los trazados en formato KMZ.*
- *Para conocer la secuencia efectiva de las obras, se solicita complementar el cronograma del acápite 1.5.3 y la Figura N°83, identificando frentes de trabajo y actividades simultáneas. El detalle mensual deberá abarcar movimientos de tierra, excavaciones, trincheras, terraplenes, pavimentación y obras complementarias. Se requiere indicar, para cada actividad, la maquinaria, sus cantidades y jornadas de funcionamiento, de forma que pueda conocerse el desarrollo de las obras durante los 36 meses previstos.*
- *Las trincheras abiertas y cubiertas requieren precisar su extensión, ubicación y características según los acápites 1.4.1.4 y 1.5.1.6, verificando la concordancia de las progresivas declaradas. Se solicita cuantificar excavaciones, rellenos y residuos, con sus respectivos destinos. Asimismo, deberán describirse por tramo los métodos constructivos, profundidades, maquinaria, duración y secuencia de ejecución, adjuntando planos de planta, perfiles longitudinales y transversales y memoria de cubicaciones.*
- *Se solicita precisar el bombeo de aguas subterráneas para construir las trincheras del acápite 1.5.1.6 y la Tabla N°23: caudal por pozo, duración efectiva, volumen total y condiciones de operación simultánea. Deberán identificarse las obras e instalaciones de conducción, almacenamiento y disposición, incluidos puntos de descarga o destinos, y adjuntarse los planos y balances de agua correspondientes.*
- *El abastecimiento y uso de agua requiere un balance que abarque toda la construcción, a partir de los acápites 1.5.5.2, 1.5.5.3 y 1.5.6. Se solicita identificar los requerimientos mensuales de agua potable e industrial, sus fuentes y los usos previstos, incluidas la humectación, compactación y demás actividades constructivas. El balance deberá incorporar también las aguas servidas generadas y su tratamiento, reutilización y disposición final. En este contexto, se requiere precisar el aporte de la PTAS y las cantidades adicionales que deberán adquirirse a terceros. Se solicita respaldar el balance con las memorias de cálculo y una planilla editable.*
- *A partir del acápite 1.4.1, se solicita un balance de aguas superficiales sin y con Proyecto, con superficies aportantes, coeficientes de escorrentía, caudales y volúmenes hacia cada descarga. Deberán diferenciarse los aportes de la plataforma vial y de terrenos colindantes, incluidas las aguas conducidas a predios vecinos y al colector que descarga a la Laguna Llolleo. Se requieren cálculos hidráulicos, planos de redes y coberturas digitales de áreas aportantes y descargas.*
- *En materia de aguas subterráneas, se solicita presentar el balance asociado a las trincheras del acápite 1.5.1.6 y la Tabla N°23 para los escenarios considerados. Este deberá indicar, por pozo, los caudales de extracción y tiempos efectivos de bombeo, además de los volúmenes mensuales y totales. Se requiere precisar el destino de las aguas y las instalaciones de*

conducción, almacenamiento y eventual descarga, identificando sus caudales y capacidades. El balance hídrico deberá acompañarse de planos, memorias de cálculo y una planilla editable.

- *Se solicita consolidar la descripción de las obras de saneamiento y drenaje del acápite 1.4.1, literal c): colectores, fosos, cunetas, sumideros, planta elevadora y separador de hidrocarburos. Para cada una deberán indicarse ubicación, dimensiones, caudales de diseño y descargas, distinguiendo obras existentes y proyectadas y precisando conexiones con redes existentes. Se requieren planos de planta, perfiles, memorias hidráulicas y coberturas SHP y KMZ actualizadas.*
- *• Las intervenciones y demoliciones necesarias para ejecutar el Proyecto deben quedar identificadas en un catastro de las propiedades, edificaciones y estructuras involucradas. Se solicita informar su ubicación, superficies, tipo de construcción y actividad proyectada, así como el volumen estimado de residuos de demolición. Respecto del despeje, retiro de pavimentos y preparación del terreno, se requiere precisar las actividades previstas, la maquinaria y su duración, junto con el destino de los materiales retirados. Se solicita acompañar los planos y las coberturas digitales correspondientes.*
- *• Para las intervenciones en vías existentes del acápite 1.5.1.3 y las actividades constructivas correspondientes, se solicita detallar cierres, desvíos, calles afectadas, rutas alternativas y duración. Deberán identificarse los accesos peatonales y vehiculares modificados temporalmente y las reposiciones de agua potable, alcantarillado, electricidad y telecomunicaciones. Se requiere un cronograma por sector, planos y una descripción del funcionamiento durante las obras.*
- *• Se solicita verificar y complementar el listado de vehículos, equipos y maquinarias del acápite 1.5.5.6 y las Tablas N°28 y 29. La revisión deberá incluir los destinados a obras temporales, reposición de servicios y actividades auxiliares. Para cada equipo se requiere informar cantidad, características técnicas, potencia, actividad asociada y frente de trabajo, además de las horas diarias y meses de utilización. Deberán identificarse también los equipos que funcionarán simultáneamente, en concordancia con el cronograma de la Figura N°83. Los antecedentes se entregarán en una planilla consolidada editable.*
- *• Respecto de los grupos electrógenos, se solicita verificar y precisar las cantidades y capacidades de los acápites 1.5.1.6 y 1.5.5.1 y las Tablas N°26, 28 y 29, incluidos los respaldos del bombeo de aguas subterráneas. Se requiere ubicación, potencia, consumo de combustible, horas diarias y período de operación, distinguiendo equipos permanentes y eventuales e instalaciones abastecidas por la red y por generación propia.*
- *• El sistema de iluminación del acápite 1.4.1, literal d), y la Figura N°47 requiere una caracterización completa. Se solicita indicar cantidad y ubicación de luminarias, potencia, flujo luminoso, temperatura de color y distribución espectral. Deberán precisarse también la altura de instalación, el ángulo de orientación y los sistemas de apantallamiento. La descripción deberá identificar las luminarias existentes que se retirarán o reemplazarán y los horarios de funcionamiento de las nuevas instalaciones. Se requiere acompañar las fichas técnicas, planos de iluminación y coberturas digitales SHP y KMZ.*
- *• Se solicita caracterizar la iluminación de construcción de los acápites 1.4.2 y 1.5.1 en faenas, acopios, accesos, frentes de trabajo, desvíos y actividades nocturnas. Por sector deberán indicarse tipo y cantidad de luminarias, potencia, flujo luminoso, temperatura de color, altura, orientación y horarios. Se requiere identificar los equipos móviles o temporales y entregar planos y coberturas digitales de su ubicación proyectada.*

- *• En lo referido a la señalización, se solicita precisar si el Proyecto contempla carteles luminosos, paneles informativos iluminados, pantallas de mensaje variable u otros dispositivos con iluminación propia, conforme a los acápites 1.4.1.11 y 1.5.1.10. Se requiere asimismo caracterizar las luminarias de los pórticos de peaje Reuss y Barrancas. Para cada instalación deberán indicarse ubicación, dimensiones, potencia, características de iluminación, orientación y horarios de funcionamiento, adjuntando fichas técnicas y planos.*
- *• La descripción del suministro eléctrico de los acápitres 1.5.1.12, literal d.3), y 1.5.5.1 debe precisar si se instalarán, trasladarán o modificarán transformadores, subestaciones, tableros u otros equipos para abastecer las obras y sus instalaciones. Se solicita informar, por equipo, ubicación, cantidad, potencia o capacidad, características técnicas y períodos de funcionamiento. Deberán distinguirse las instalaciones existentes de las proyectadas. Como respaldo de esta caracterización, se requieren los planos eléctricos, las fichas técnicas y las coberturas digitales correspondientes.*
- *• Finalmente, a partir de los antecedentes solicitados y de las observaciones de los diferentes OAECAs, se solicita actualizar el capítulo Descripción de proyecto.*

3 ESTIMACIÓN DE EMISIONES

Con base a la revisión de la sección 4.2.1, estimación de emisiones, se solicita dar respuesta a las siguientes observaciones.

- *• Los factores de emisión y lo señalado en el acápite 1.3.3 requieren revisar y justificar las metodologías y variables de entrada conforme a los criterios técnicos del SEIA y a las condiciones del emplazamiento. Se solicita respaldar humedad, contenido de finos, granulometría, velocidad del viento, precipitaciones y demás parámetros, precisando origen, representatividad espacial y temporal y pertinencia para cada actividad. Si estos antecedentes no representan adecuadamente el Proyecto, deberá actualizarse la estimación.*
- *• Se solicita verificar en el Anexo 4.2.1 y su memoria de cálculo la consistencia de factores de emisión, niveles de actividad, conversiones de unidades y resultados por fuente. Se requiere una memoria completa, con fórmulas, respaldos y referencias bibliográficas, y una planilla Excel editable que reproduzca los resultados por actividad y los totales anuales. Ambos antecedentes deberán concordar con la descripción del Proyecto y su cronograma de construcción.*
- *• Las demoliciones y el escarpe de los acápitres 1.4.1 y 1.4.2 y las Tablas N°4 a 8 deben revisarse en relación con las superficies y obras del Capítulo 1. Se solicita verificar los niveles de actividad e identificar las edificaciones, pavimentos, estructuras y terrenos considerados. Para estos deberán informarse superficies, volúmenes, espesores y períodos de intervención. Se requiere, además, justificar los factores de emisión y parámetros de cada actividad. La revisión deberá acompañarse de las memorias de cálculo y de las emisiones estimadas en forma desglosada.*
- *• Para excavaciones y compactaciones de los acápitres 1.4.3 y 1.4.4 y las Tablas N°9 a 16, se solicita verificar superficies, volúmenes y niveles de actividad, incluidos terraplenes, subrasantes, bases granulares y trincheras. Deberán justificarse rendimientos, capacidades y horas de maquinaria y factores de emisión, entregando cálculos por actividad y año de construcción concordantes con los movimientos de tierra y materiales del Capítulo 1.*
- *• Sobre el carguío, descarga y transferencia del acápite 1.4.5 y las Tablas N°17 a 23, se solicita revisar los volúmenes y cantidades de materiales procedentes de excavaciones, escarpes, terraplenes y preparación de subrasantes y bases granulares. Se requiere fundamentar las*

densidades, contenidos de humedad, velocidades del viento y demás parámetros adoptados, identificando las operaciones de carga y descarga por material. También deberá verificarse la distribución anual de estas actividades y entregarse los cálculos en formato editable.

- *El transporte de materiales, insumos y residuos debe revisarse a partir de los flujos de construcción de los acápites 1.4.6, 1.4.8 y 1.4.9 y las Tablas N°24 a 47. Se solicita justificar los viajes de ida y regreso, la capacidad y carga efectiva de los vehículos, las distancias y rutas, y su distribución mensual y anual. Las rutas deberán entregarse en KMZ, diferenciando caminos pavimentados y no pavimentados, con las planillas de niveles de actividad y emisiones.*
- *El tránsito por caminos no pavimentados del acápite 1.4.7 y las Tablas N°29 a 32 requiere justificar sus niveles de actividad y factores de emisión. Se solicita identificar las rutas, sus longitudes, superficies, contenido de finos y flujos vehiculares. La justificación de los parámetros y de las eficiencias de abatimiento deberá considerar las condiciones locales de precipitación y humedad. Se requieren los cálculos y las coberturas digitales que permitan ubicar los tramos incluidos en la estimación.*
- *Se solicita verificar que la maquinaria y los equipos del acápite 1.4.10 y las Tablas N°48 a 54 abarquen todos los declarados en el Capítulo 1. La revisión deberá incluir los asociados a trincheras, pilotajes, drenaje, reposición de servicios e instalaciones temporales. Para cada equipo deberán justificarse cantidad, potencia, tecnología, factor de emisión, horas de funcionamiento y período de utilización. Se requiere presentar una tabla comparativa con la maquinaria descrita en el Proyecto y entregar los cálculos por actividad y año de construcción.*
- *Respecto de los grupos electrógenos del acápite 1.4.11 y las Tablas N°55 a 57, se solicita verificar cantidad, potencia y horas de funcionamiento, incluidos los de faenas, equipos auxiliares y bombeo de aguas subterráneas. Se requiere justificar características, factores de emisión y niveles de actividad, cotejarlos con las Tablas N°26, 28 y 29 del Capítulo 1 y entregar cálculos de emisiones por equipo y año.*
- *Las eficiencias de abatimiento atribuidas en el inventario deben justificarse por fuente emisora, especialmente para demolición, movimientos de tierra, transferencia de materiales y tránsito no pavimentado. En el caso de la humectación, se solicita detallar superficies y longitudes tratadas, frecuencia de aplicación, cantidad de agua, equipos y condiciones de operación. Deberán aportarse los antecedentes técnicos que respalden los porcentajes de reducción y verificarse su concordancia con los requerimientos de agua del Capítulo 1.*
- *Para los gases de combustión y de efecto invernadero, se solicita verificar los factores de emisión y niveles de actividad de los acápites 1.4.9 a 1.4.12 y las Tablas N°38, 45 a 47 y 58 a 60. La revisión deberá justificar tecnologías y categorías vehiculares, consumo de combustibles y unidades utilizadas. Se requiere explicar también los criterios de conversión para expresar CO2, CH4 y N2O. Por último, deberán cotejarse los cálculos de cada fuente con los resultados anuales consolidados y acompañarse las memorias correspondientes.*
- *En la fase de operación, se solicita justificar los flujos y escenarios de emisiones de los acápites 1.5 y 1.6 para 2025, 2030, 2045 y 2060. Se requieren respaldos de las proyecciones, diferenciando vehículos livianos y pesados, tecnologías, velocidades y recorridos por tramo. Deberá explicarse su relación con la puesta en servicio de las obras y la operación de la concesionaria, adjuntando las bases de cálculo editables.*
- *La cobertura del inventario de operación debe verificarse en los acápites 1.5 y 1.6 del Inventario de Emisiones. Se solicita comprobar que se hayan considerado todas las fuentes y*

actividades previstas, incluido el uso de la infraestructura vial, las instalaciones auxiliares y las labores de mantenimiento y conservación. Deberá justificarse la inclusión o exclusión de las fuentes y fundamentarse los factores de emisión, niveles de actividad y variables utilizados. Se requiere entregar el inventario consolidado y actualizado, junto con memorias de cálculo y planillas editables que permitan reproducir sus resultados.

- *Se solicita explicar la construcción y comparación de los escenarios del acápite 1.5 y las Tablas N°101 a 104 para 2025, 2030, 2045 y 2060, distinguiendo condiciones sin y con Proyecto en los horizontes que corresponda. Deberán diferenciarse las emisiones por crecimiento del tránsito de las asociadas a las modificaciones del Proyecto, con sus criterios y respaldos. Se requieren cálculos y resultados por escenario, año y fuente.*
- *Como respaldo de las proyecciones de tránsito del acápite 1.5.1 y las Tablas N°61 a 72, se solicita presentar los antecedentes y estudios empleados para los distintos años de operación. Deberán fundamentarse las tasas de crecimiento, distribución horaria, composición vehicular y asignación de flujos por tramo, considerando los cambios de conectividad y la demanda portuaria. Se requiere explicar los criterios de proyección de los flujos futuros y acompañar las bases de datos y planillas de cálculo.*
- *Los recorridos vehiculares de operación requieren verificar las distancias y niveles de actividad de los acápites 1.5.2 y 1.5.3 y las Tablas N°74 a 99. Se solicita justificar las longitudes por tramo y categoría vehicular, indicando recorridos, sentidos y kilómetros-vehículo. Se requiere una tabla consolidada de niveles de actividad por año y categoría, las rutas en KMZ y las memorias de cálculo editables.*
- *La resuspensión de material particulado durante la operación se estima mediante los factores del acápite 1.5.2 y las Tablas N°73 y 86. Se solicita justificarlos, respaldando en particular la carga de finos sobre el pavimento y el peso promedio de la flota. La fundamentación deberá considerar las características de las vías y la composición vehicular proyectada en cada tramo. Se requiere explicar por qué estos parámetros representan los distintos escenarios de operación y acompañar los antecedentes técnicos y cálculos utilizados.*
- *Para los horizontes de operación, se solicita revisar y justificar los factores del acápite 1.5.3 y las Tablas N°87 y 100 según categorías vehiculares, combustibles, tecnologías y circulación prevista. Deberá explicarse su incorporación en las proyecciones de 2030, 2045 y 2060 y cómo se representa la evolución del parque vehicular. Se requieren los factores, las fuentes bibliográficas y las planillas de cálculo.*
- *Sobre la distribución espacial de las emisiones, se solicita precisar su asignación a los tramos, enlaces, ramales y trincheras, conforme al acápite 1.5 y a la infraestructura proyectada. La explicación deberá abordar la circulación en sectores cubiertos y la eventual salida de emisiones por accesos o sistemas de ventilación. Se requiere entregar la ubicación y caracterización de las fuentes emisoras, con sus coberturas digitales SHP y KMZ.*
- *Las emisiones de mantenimiento y conservación de la operación deberán verificarse respecto del acápite 1.6 y las Tablas N°105 a 115. Se solicita justificar la cantidad y características de vehículos y maquinarias y precisar sus recorridos, jornadas y frecuencia de uso. También deberá aclararse si se contemplan fuentes adicionales asociadas a equipos auxiliares, generación eléctrica de respaldo y trabajos periódicos de conservación. Estas se incorporarán cuando corresponda. Se requiere acompañar los niveles de actividad, factores de emisión y memorias de cálculo que respalden la estimación.*

- *Con base a las observaciones de los OAECAs y a las aquí explicitadas, el titular debe presentar un nuevo inventario de emisiones en formato editable.*

4 MODELO DE CALIDAD DEL AIRE

A continuación, se presentan las observaciones al modelo de calidad del aire presentado como Anexo 4.2.2 del EIA.

- *Se solicita revisar y justificar la metodología de dispersión conforme a las recomendaciones de la Guía para el Uso de Modelos de Calidad del Aire en el SEIA (2023). Deberán fundamentarse la selección, configuración y parámetros de WRF, CALMET y CALPUFF y su capacidad para representar las condiciones meteorológicas, geográficas y ambientales del emplazamiento. Se requiere verificar la consistencia de entradas, escenarios y resultados y actualizar la modelación cuando corresponda.*
- *La caracterización de calidad del aire del acápite 1.5 utiliza la estación San Juan. Se solicita justificar su representatividad atendiendo a la distancia al Proyecto, las características de su emplazamiento y las fuentes emisoras de su entorno. La revisión deberá examinar también los antecedentes disponibles de otras estaciones cercanas, en particular Pudeto y las ubicadas en Lloleo. Se requiere explicar los criterios para incluirlas o excluirlas. Cuando estos antecedentes permitan representar mejor las condiciones del área de influencia, deberá complementarse la línea de base.*
- *Respecto del año meteorológico 2021 utilizado en el acápite 1.7.2.1, se solicita justificar su selección conforme a las recomendaciones de la Guía SEA 2023 sobre condiciones más desfavorables de dispersión. Se requiere comparar registros de distintos años de velocidad y dirección del viento, estabilidad, precipitaciones y altura de mezcla, respaldando la elección y actualizando el escenario meteorológico cuando corresponda.*
- *El análisis de incertidumbre de los acápites 1.7.1 y 1.7.3 utiliza la estación Viña del Mar, situada aproximadamente a 65 km del Proyecto. Se solicita justificar esta elección a la luz de las diferencias geográficas y meteorológicas y de la disponibilidad de estaciones más próximas a San Antonio. Deberá explicarse en qué medida la validación representa las condiciones meteorológicas del área, incluidas la velocidad y dirección del viento. Se requiere verificar el desempeño de los campos meteorológicos finalmente utilizados en CALPUFF y complementar el análisis cuando corresponda.*
- *Las Figuras N°8, 9 y 10 y la Tabla N°17 requieren un análisis de incertidumbre meteorológica más profundo. Se solicita justificar los indicadores estadísticos empleados, los períodos y registros incluidos y la representatividad de los resultados para cada variable. La evaluación deberá examinar la capacidad del modelo para reproducir ciclos diarios y estacionales, direcciones predominantes y períodos de baja ventilación, considerando los criterios de la Guía SEA 2023. Se requiere entregar las series observadas y modeladas y los cálculos estadísticos en formato editable.*
- *Para los acápites 1.7.3 y 1.7.4, se solicita complementar la caracterización meteorológica costera, analizando la ocurrencia y duración de inversiones térmicas, estabilidad atmosférica, variaciones de la capa de mezcla y brisas marinas y terrestres. Deberá justificarse su representación en el modelo y verificarse que los escenarios incluyan condiciones desfavorables de dispersión en las distintas estaciones del año.*
- *Los antecedentes geofísicos del acápite 1.7.2.4 deben justificar la extensión y resolución de los dominios meteorológico y de dispersión. Se solicita fundamentar también la topografía, usos*

de suelo, rugosidad y representación de sectores urbanos y cuerpos de agua. Se requiere explicar cómo estos antecedentes representan la circulación atmosférica local y su influencia en la dispersión, acompañando la información geográfica y los criterios de configuración de ambos modelos.

- *• La ubicación, extensión y características de las fuentes del acápite 1.7.2.2 y las Figuras N°3, 4 y 5 requieren verificarse respecto de las obras, frentes de construcción, instalaciones de faenas y rutas de transporte. Se solicita justificar cómo se distribuyeron espacialmente las emisiones y distinguir las fuentes de área, lineales y puntuales. Para estas deberán precisarse sus dimensiones y condiciones de descarga. En operación, se requiere explicar la representación de enlaces, ramales y trincheras, incluidos sus accesos y sistemas de ventilación cuando corresponda.*
- *• Se solicita justificar que el primer año de construcción, elegido en el acápite 1.7.2.2, representa las condiciones más desfavorables de emisión y dispersión, considerando cronograma, movimientos de tierra, transporte y frentes simultáneos. Deberá explicarse la distribución anual de las emisiones según horarios y períodos efectivos de cada fuente, verificar los escenarios modelados y complementar la evaluación cuando corresponda.*
- *• El área de influencia y los receptores de los acápites 1.4 y 1.7.2.3 requieren justificar su delimitación y selección. Se solicita considerar la proximidad a las fuentes, la distribución de viviendas y los demás sectores sensibles del entorno. Deberá evaluarse si la resolución de la grilla reproduce adecuadamente las variaciones espaciales de concentración, en especial cerca de las obras. Se requiere asimismo fundamentar los valores de corte empleados para determinar el área de influencia y entregar las coberturas digitales correspondientes.*
- *• Respecto del acápite 1.9, se solicita revisar y fundamentar la exclusión del material particulado sedimentable (MPS) de la modelación y evaluación ambiental. El análisis deberá considerar las emisiones estimadas, su potencial de depositación y los recursos naturales receptores, incluidos vegetación, suelos y humedales. Se requiere justificar el descarte de efectos, examinar las normas de referencia conforme al artículo 11 del RSEIA cuando corresponda y complementar la evaluación con los antecedentes necesarios.*
- *• No obstante lo anterior, la revisión de los archivos entregados permitió constatar que sí se realizó una modelación de depositación seca de MPS, cuyos resultados no fueron informados ni evaluados en el estudio. La omisión impide conocer antecedentes ambientales relevantes generados por el propio Titular y resulta especialmente preocupante. Se solicita explicar esta situación y presentar íntegramente los resultados. Asimismo, deberá justificarse la ubicación de las fuentes y receptores considerados, particularmente en relación con los humedales y la vegetación del entorno.*
- *• La observación anterior requiere que el SEA evalúe la situación descrita. Al respecto, el artículo 37 bis letra a) de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente sanciona a quien, maliciosamente, durante la evaluación ambiental de un proyecto, presentare información que oculte, morigere, alterare o disminuyere los efectos o impactos ambientales futuros determinados en la evaluación ambiental, de un modo tal que pudiere conducir a una incorrecta aprobación de la resolución de calificación ambiental. Atendido este supuesto legal, se solicita al SEA efectuar dicha evaluación y remitir los antecedentes al Ministerio Público en caso de corresponder.*
- *• Se solicita verificar las concentraciones del acápite 1.9 y las Tablas N°23 y 24, integrando los aportes modelados y condiciones basales representativas del área de influencia. Deberá*

explicarse el cálculo de las concentraciones totales por receptor y justificarse cada antecedente por contaminante y período. Se requiere revisar su consistencia con las normas aplicables y entregar una tabla consolidada que permita verificar el cumplimiento en todos los receptores considerados.

- *• Para la operación, se solicita explicar cómo se representaron las emisiones vehiculares en los acápites 1.7.2.2 y 1.8 y la Tabla N°20 para 2025, 2030, 2045 y 2060. Deberá precisarse la relación entre estos escenarios y las condiciones sin y con Proyecto, distinguiendo el crecimiento esperado del tránsito de los cambios atribuibles a las obras. Se requiere justificar los flujos, fuentes y condiciones de circulación utilizados. Los resultados deberán entregarse desagregados, junto con los antecedentes necesarios para verificar las comparaciones.*
- *• Se solicita complementar la modelación con emisiones de otros proyectos y actividades existentes o aprobadas del entorno, particularmente el Proyecto Puerto Exterior de San Antonio. Se requiere identificar proyectos con RCA susceptibles de superponerse espacial o temporalmente con las obras y actividades de Ruta 78, precisando fuentes, contaminantes y períodos de emisión. Deberán evaluarse los aportes conjuntos en los receptores del área de influencia, justificarse las exclusiones y actualizarse la modelación y sus resultados cuando corresponda.*
- *• La evaluación del acápite 1.9 y las Tablas N°23 y 24 deberá complementarse para todos los receptores identificados, considerando las concentraciones basales y los aportes del Proyecto. Se solicita justificar los antecedentes que representan la situación basal de MP10, MP2,5 y demás contaminantes, así como el método para obtener las concentraciones totales. Se requieren resultados por receptor, contaminante y período, verificar las normas de calidad del aire aplicables y actualizar la evaluación ambiental cuando corresponda.*
- *• Finalmente, se solicita revisar y complementar la modelación de calidad del aire y justificar la peor condición de construcción y operación. Deberán identificarse mediante coordenadas UTM todas las fuentes y receptores, junto con los contaminantes y escenarios pertinentes para ambas fases. La revisión comprenderá metodología, configuración de modelos, información meteorológica, parámetros de entrada y consistencia de resultados, conforme a las recomendaciones técnicas aplicables en el SEIA. Se requiere corregir y actualizar la modelación y la evaluación de sus resultados cuando corresponda. Para reproducir y verificar el estudio, deberán entregarse todos los archivos de entrada y salida de WRF, CALMET, CALPUFF y CALPOST, las memorias de cálculo y las coberturas digitales.*

5 RUIDO Y VIBRACIONES

En base a la revisión del informe de ruido y vibraciones, se solicita al Titular comentar/responder lo siguiente:

- *• Se solicita justificar la representatividad de los puntos del acápite 4.1.5.2 y la Tabla N°9 respecto de las viviendas, establecimientos y demás receptores sensibles próximos a las obras. Se requiere identificar todos los receptores de medición y modelación en una tabla con coordenadas UTM, cotas, alturas de evaluación, distancias a las fuentes y usos, acompañada de planos y archivos KMZ/SHP y de los criterios de selección.*
- *• El acápite 4.1.4.5 señala que no existen receptores asociados a comunidades dentro del área de influencia. Frente a esa afirmación, corresponde revisar la presencia y ubicación del centro ceremonial mapuche conocido como La Ruka y las actividades culturales y ceremoniales que allí se desarrollan. La justificación de su consideración o exclusión como receptor sensible*

deberá atender a los horarios y períodos de uso, así como a las condiciones de tranquilidad requeridas para dichas actividades. Se solicita explicitar estos antecedentes y fundamentar la decisión adoptada. De corresponder, el centro deberá incorporarse a la

- *modelación y deberá evaluarse su exposición al ruido tanto durante la construcción como durante la operación del Proyecto.*
- *Respecto del acápite 4.1.7.1 y los reportes SoundPLAN, se solicita fundamentar la aplicabilidad de ISO 9613-2 al entorno del Proyecto, justificando temperatura, humedad, terreno, correcciones meteorológicas, reflexiones y apantallamiento. El análisis deberá examinar la propagación bajo brisas costeras, estabilidad atmosférica e inversiones térmicas, especialmente cerca de cuerpos de agua, y explicar las limitaciones del método y su incidencia en los resultados.*
- *La precisión de los resultados requiere un examen específico. Se solicita complementar la evaluación de ruido considerando las incertidumbres de los métodos de cálculo, las potencias acústicas de las fuentes y las condiciones de propagación. En este marco, deberá examinarse la referencia de precisión de ±3 dB descrita para determinadas condiciones de aplicación de ISO 9613-2 y justificarse su pertinencia para cada escenario evaluado. Se solicita, además, analizar la sensibilidad de los resultados cuando los niveles proyectados se aproximen a los límites o umbrales utilizados. Este análisis deberá abordar especialmente las situaciones en que la acreditación del cumplimiento dependa de pantallas acústicas.*
- *Se solicita cotejar la maquinaria de las Tablas N°14 a 38 con todas las fuentes de ruido del Capítulo 1: excavaciones, pilotajes, transporte de materiales, bombeo, generadores, instalaciones de faenas y demás equipos auxiliares. Para cada fuente deberán justificarse cantidad, potencia acústica, espectro de frecuencias, ubicación, horas de funcionamiento y período de uso. Se requiere una tabla comparativa de los equipos declarados y los efectivamente incorporados en SoundPLAN.*
- *La organización por frentes y actividades del acápite 4.1.7.1 deberá justificarse en función de las condiciones más desfavorables para los receptores, considerando obras simultáneas, desplazamiento de maquinaria y operación conjunta de instalaciones auxiliares. Se solicita verificar su concordancia con el cronograma, los períodos y horarios efectivos de trabajo, las eventuales labores nocturnas y el tránsito de faenas; presentar los escenarios de simultaneidad y actualizar los resultados cuando corresponda.*
- *Para la fase de operación, el acápite 4.1.7.1 utiliza proyecciones de tránsito del año 2045. Se solicita fundamentar por qué se seleccionó ese horizonte y cómo representa las condiciones durante la vida útil del Proyecto, atendiendo a las variaciones futuras del flujo y de la composición vehicular. La justificación deberá respaldar también las velocidades, pendientes y distribución horaria adoptadas, junto con la asignación de vehículos a cada vía y ramal. Las situaciones sin y con Proyecto deberán diferenciarse para horizontes equivalentes. Para permitir la revisión de estos antecedentes, se solicita entregar las bases de tránsito, geometrías viales, parámetros de emisión y resultados de modelación utilizados.*
- *Se solicita justificar la selección y aplicación de los criterios FHWA y FTA del acápite 4.1.4.2 según las fuentes, usos de suelo, horarios y sensibilidad de los receptores. Deberán aclararse los descriptores Leq horario, Ln y Ldn y verificarse la equivalencia de las bases utilizadas para comparar niveles basales, proyectados y umbrales. Se requiere, asimismo, fundamentar la evaluación de los incrementos nocturnos de la Tabla N°78.*

- *En los acápites 4.1.5.1 y 4.1.7.4 se utilizan receptores para evaluar el ruido sobre la fauna del Estero El Sauce y las Lagunas de Llolleo. Se requiere identificar sus coordenadas, cotas, alturas y características, incluyendo todos los receptores empleados en las simulaciones y aquellos considerados en pruebas o escenarios auxiliares. No basta con indicar su posición: se solicita justificarla respecto de los hábitats de alimentación, reproducción, nidificación y refugio de las especies presentes. Estos antecedentes deberán acompañarse de planos y coberturas KMZ/SHP. Si los puntos seleccionados no representan suficientemente dichos hábitats, deberá complementarse la evaluación.*
- *Respecto de las mediciones de marzo de 2024 del acápite 4.1.6, se solicita justificar su representatividad de las condiciones habituales y de mayor exposición de los sectores habitados, considerando variaciones del tránsito entre días hábiles, fines de semana y períodos diurnos y nocturnos. Se requieren fichas, registros horarios, duración de campañas, condiciones meteorológicas y fuentes identificadas, explicando cómo caracterizan el ruido existente en cada receptor. Las mediciones deberán complementarse cuando corresponda.*
- *Para el Estero El Sauce y las Lagunas de Llolleo, se solicita justificar que las mediciones acústicas son representativas de la exposición de la fauna en sus períodos de mayor sensibilidad. Deberán considerarse las variaciones estacionales, incluida la primavera, los períodos reproductivos y los horarios de actividad de las especies presentes. Se requiere identificar las fuentes del ruido de fondo, entregar registros por punto y período y complementar la línea de base conforme al criterio SEA sobre ruido y fauna nativa.*
- *Las Tablas N°79 a 87 utilizan umbrales conductuales y fisiológicos para evaluar el ruido sobre fauna. Se solicita justificar su correspondencia con los descriptores calculados, distinguiendo niveles promedio, máximos y eventuales fuentes impulsivas. En particular, deberá verificarse que los efectos fisiológicos sobre avifauna se evalúen mediante los niveles máximos correspondientes, no solo con promedios horarios. Se requieren resultados por especie, fuente, efecto y escenario, y actualizar la evaluación cuando sea necesario.*
- *La evaluación del ruido sobre fauna debe atender a las características de las especies presentes y a sus períodos de mayor sensibilidad, conforme al criterio técnico del SEA. Se solicita identificar los escenarios relevantes de reproducción, nidificación, crianza, alimentación y desplazamiento, explicando y justificando los períodos seleccionados para cada especie. En su expresión espacial, la evaluación deberá representar las áreas donde se superen los umbrales conductuales y fisiológicos, superponerlas con los hábitats identificados y cuantificar las superficies involucradas. Se requiere considerar tanto las condiciones basales como los cambios acústicos durante la construcción y la operación del Proyecto, incluyendo los efectos de las medidas de control.*
- *Para las pantallas móviles, barreras permanentes y restricciones operacionales del acápite 4.1.7.3 y las Tablas N°55 a 58, se solicita justificar ubicación, longitud, altura, materialidad, propiedades acústicas y reducción efectiva por receptor y escenario. Deberán precisarse su instalación, adaptación al avance de obras y condiciones de funcionamiento durante toda la exposición. Se requieren planos definitivos, especificaciones y modelaciones con y sin medidas para población y fauna.*
- *En materia de vibraciones, se solicita justificar los niveles estimados en los acápites 4.1.7.2 a 4.1.7.4 y las Tablas N°88 a 91, las distancias fuente-receptor y los criterios de evaluación de molestias y posibles daños estructurales. Se requiere identificar las edificaciones e instalaciones sensibles, describir sus características constructivas y ubicar los equipos que*

generan mayores vibraciones. También deberá delimitarse cartográficamente cada zona de restricción. Respecto de las obras previstas dentro de estas zonas, se solicita explicar cómo podrán ejecutarse, detallando los métodos alternativos, las medidas de control y las verificaciones contempladas.

- *• Se solicita complementar la evaluación acústica con los efectos acumulativos y sinérgicos de otros proyectos y actividades existentes o con RCA vigente en el entorno. Deberá considerarse particularmente el Puerto Exterior de San Antonio, según corresponda a su situación ambiental y programación. Para ello, se requiere identificar las fuentes emisoras y los receptores compartidos, junto con las posibles coincidencias espaciales y temporales durante la construcción y operación. A partir de estos antecedentes, se solicita estimar la exposición conjunta y evaluar sus efectos sobre la población y la fauna, justificando las exclusiones conforme a los criterios del SEA sobre impactos acumulativos y sinérgicos.*
- *• Se solicita verificar la concordancia del Anexo 4.3 con los reportes SoundPLAN, particularmente las Tablas N°59 a 87, mediante una tabla de trazabilidad que vincule cada resultado publicado con su archivo de cálculo definitivo. Deberán identificarse fecha, escenario, receptores, fuentes, geometría y medidas de control de cada simulación; aclararse las versiones y escenarios descartados y entregarse los resultados originales por receptor y fuente.*
- *• Para permitir la revisión completa y la reproducción del estudio, se solicita entregar el proyecto original y funcional de SoundPLAN 9.0, con todos los archivos de entrada y salida de las simulaciones definitivas de construcción y operación. La entrega deberá incluir los escenarios y geometrías .sit y .geo y los modelos de terreno .dgm. Se requieren también las bases de datos de fuentes y sus espectros acústicos, los receptores, edificaciones, superficies de suelo y pantallas, junto con los parámetros de cálculo y resultados originales. Como respaldo de estos últimos, se solicita incorporar los reportes detallados de propagación y atenuación por fuente-receptor, los mapas acústicos, las curvas isofónicas y las coberturas SHP/KMZ que permitan verificar los resultados.*
- *• Finalmente, se solicita revisar y complementar íntegramente la evaluación de ruido y vibraciones para todas las fuentes, actividades, receptores y escenarios relevantes del Proyecto en su peor condición. La revisión deberá abarcar la representatividad de la línea de base, métodos y parámetros de modelación, mayor exposición, efectos sobre población y fauna y eficacia de las medidas. Se requiere actualizar las simulaciones, resultados y evaluación ambiental cuando corresponda, aportando todos los antecedentes y archivos necesarios para fundamentar y reproducir las conclusiones.*

6 PLAN DE REASENTAMIENTO

Según lo declarado en el capítulo 7.7.1, se tienen las siguientes observaciones:

- *• El Capítulo 7, Tabla N°3, presenta el Plan de Reasentamiento como una medida de compensación del impacto significativo IC-CFA30-D. Se solicita justificar cómo las acciones propuestas permiten generar un efecto positivo alternativo y equivalente al impacto reconocido, conforme al artículo 100 del RSEIA. Esta justificación deberá considerar no solo la pérdida de viviendas y actividades económicas, sino también la afectación de las relaciones vecinales, el arraigo territorial y la organización social de los grupos humanos desplazados. Asimismo, se requiere explicar qué efectos no pueden mitigarse o repararse y cómo se determinó la idoneidad de las medidas propuestas para compensarlos.*

- *• El reasentamiento no implica solamente cambiar de vivienda. También puede significar la pérdida del barrio, de las relaciones entre vecinos y de las redes de apoyo construidas durante años. Por ello, se solicita evaluar los efectos que tendría el traslado individual de las familias sobre la continuidad de los grupos humanos de Barros Luco y Juan Aspee. Se requiere justificar cómo el Plan de Reasentamiento abordará esta*
- *pérdida colectiva y qué medidas concretas permitirán preservar o restablecer sus vínculos sociales, culturales y comunitarios.*
- *Los acápites 1.9 y 1.10 del Plan de Reasentamiento dejan para una etapa posterior la definición de las soluciones habitacionales y la selección de terrenos. Se solicita presentar alternativas viables de reasentamiento, tanto individuales como colectivas, indicando su localización, disponibilidad, capacidad y condiciones de habitabilidad y acceso a servicios. Asimismo, se requiere explicar cómo participarán las familias en la selección de estas alternativas y qué opciones tendrán aquellas que deseen mantener la cercanía con sus actuales vecinos y redes de apoyo, conforme a las recomendaciones de la Guía SEA de Reasentamiento (2014).*
- *En relación con el acápite 1.7 del Plan de Reasentamiento, se solicita precisar los montos, recursos comprometidos y condiciones de acceso a las soluciones habitacionales propuestas, especialmente aquellas basadas en bonos, subsidios y arriendos temporales. Se requiere acreditar que estos mecanismos permitirán acceder efectivamente a una vivienda adecuada y establecer qué solución se garantizará cuando los apoyos contemplados no resulten suficientes o no se obtengan dentro de los plazos previstos.*
- *El traslado de las unidades productivas no asegura, por sí solo, que sus actividades puedan continuar en condiciones equivalentes. Se solicita justificar cómo los programas de restablecimiento y desarrollo productivo permitirán recuperar las condiciones de funcionamiento e ingresos de los establecimientos afectados, considerando su localización, clientela, instalaciones y vínculos comerciales. Para ello, se requiere definir soluciones, compromisos y mecanismos de apoyo verificables, diferenciando las actividades que serán restituidas de aquellas que requieran reconversión.*
- *El Plan de Reasentamiento también debe hacerse cargo de quienes permanecen en los barrios afectados y de las comunidades que recibirán a las familias desplazadas. Se solicita identificar los efectos sobre sus relaciones sociales, actividades económicas, organizaciones comunitarias y acceso a servicios, estableciendo medidas específicas para cada grupo. Asimismo, se requiere justificar cómo se verificará que estas medidas permiten mantener o restablecer sus condiciones de vida.*
- *Los indicadores de la Tabla N°3 del Capítulo 7 se basan principalmente en asesorías, postulaciones, beneficios entregados y actividades ejecutadas. Se solicita complementarlos con indicadores que permitan comprobar el cumplimiento de los objetivos ambientales de cada programa. En particular, se requiere verificar el acceso efectivo a viviendas definitivas, la recuperación de los medios de subsistencia y el restablecimiento de las redes sociales y comunitarias. Para ello, deberán establecerse metas, plazos, medios de verificación y criterios objetivos que permitan evaluar la eficacia de las medidas, considerando tanto la situación anterior como la posterior al reasentamiento.*
- *Se solicita aclarar cómo se verificará el cumplimiento de la medida respecto de la totalidad de los hogares y actividades afectados, considerando que varios indicadores se refieren únicamente a quienes se acogen voluntariamente a los programas. Asimismo, se requiere conciliar los plazos de seguimiento del Capítulo 7 y del Plan de Reasentamiento, definiendo los*

criterios para dar por cumplida cada medida y las acciones correctivas que se aplicarán cuando no se alcancen sus objetivos.

- *El acápite 1.2 del Plan de Reasentamiento reconoce la superposición con el proceso previsto para el Puerto Exterior de San Antonio. Se solicita precisar las responsabilidades de ambos titulares, los mecanismos de coordinación y las soluciones aplicables a las familias y actividades económicas involucradas. Asimismo, se requiere explicar cómo se asegurará la ejecución oportuna e íntegra de las medidas si cambia la programación de alguno de los proyectos, evitando que el reasentamiento o la restitución de las condiciones de vida queden sujetos a decisiones futuras de terceros.*
- *Considerando la magnitud y permanencia del impacto reconocido, se solicita revisar y complementar íntegramente el Plan de Reasentamiento y su correspondiente medida y seguimiento ambiental, verificando la suficiencia de los antecedentes, soluciones y compromisos propuestos para los distintos grupos humanos afectados. Esta revisión deberá considerar la Guía SEA de Reasentamiento (2014), los artículos 7, 97 y 100 del RSEIA y las particularidades sociales, económicas y territoriales de las comunidades involucradas. Se requiere actualizar las medidas, sus indicadores y el seguimiento cuando corresponda, acompañando los antecedentes necesarios para acreditar que el Proyecto se hace cargo adecuadamente del impacto significativo identificado.*

7 EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La revisión de la evaluación de impacto del EIA resultan las siguientes observaciones.

- ***En relación con el acápite 4.2.3 y las Tablas N°1, 2 y 3 del Capítulo 4**, se solicita revisar y justificar la metodología utilizada para valorar y determinar la significancia de los impactos ambientales. En particular, se requiere fundamentar la selección y ponderación de los atributos, sus escalas de valoración y los umbrales establecidos, acreditando que su aplicación resulta pertinente para los distintos componentes y objetos de protección. Asimismo, se solicita respaldar técnicamente los valores asignados a magnitud, extensión, duración, reversibilidad y sinergia, considerando los criterios de las guías del SEA y su correspondencia con los efectos, características o circunstancias de los artículos 5 al 10 del RSEIA. Se requiere revisar las calificaciones y conclusiones del Capítulo 4, actualizándolas cuando corresponda.*
- *Se solicita presentar una matriz consolidada que permita verificar, para cada impacto identificado, los antecedentes técnicos utilizados para asignar sus atributos y determinar su significancia. Asimismo, se requiere justificar que la duración y reversibilidad correspondan a los efectos sobre el componente ambiental y no solamente a las actividades que los generan, y que la magnitud y extensión se evalúen de manera diferenciada. Se solicita acompañar los cálculos y antecedentes de respaldo en formato editable y revisar las valoraciones cuando corresponda.*
- *Se solicita revisar la metodología y las calificaciones presentadas en el Capítulo 4, acreditando que la significancia de los impactos fue determinada sin considerar previamente los efectos de las medidas de mitigación, reparación o compensación propuestas. Lo anterior, conforme al Criterio de evaluación en el SEIA: Alcances y principios metodológicos para la evaluación de los impactos ambientales (SEA, 2023), que establece expresamente esta exigencia. Para ello, se requiere distinguir las obras y acciones que forman parte del diseño del Proyecto de aquellas medidas destinadas a hacerse cargo de sus impactos significativos, justificando su tratamiento en la valoración de cada atributo. Se solicita presentar los antecedentes de respaldo y revisar*

todas las calificaciones que corresponda, incluyendo la determinación de significancia y las medidas ambientales asociadas.

- *El acápite 4.2.3 y la Tabla N°2 del Capítulo 4 incorporan la acumulación y sinergia con otros proyectos (SiAcOP) como un atributo numérico del polinomio. Sin embargo, el Criterio de evaluación en el SEIA: Metodologías para la consideración de los impactos acumulativos y sinérgicos (SEA, 2024), en su página 42, señala expresamente que estas características no deben incluirse como parámetros de los polinomios de valoración. Por ello, se solicita revisar la metodología utilizada y actualizar las calificaciones de los impactos, evaluando los efectos acumulativos y sinérgicos a partir de la condición final de los objetos de protección, conforme a las orientaciones del SEA.*
- *Respecto a la implementación del polinomio:*
    1. ***Relevancia ambiental de los componentes (RAC).*** *En el acápite 4.2.3 y la Tabla N°1 se establece la relevancia ambiental de los componentes a partir de su condición basal, abundancia e importancia para el entorno. Se solicita justificar los valores asignados, considerando las características y sensibilidad de cada objeto de protección. Esta revisión resulta especialmente pertinente para los impactos IC-CFA03-B e IO-CFA03-B, asociados al ruido sobre fauna, e IO-CFA18, relacionado con el hábitat acuático. Asimismo, se requiere demostrar que la ponderación del RAC no restringe indebidamente la posibilidad de reconocer impactos significativos conforme a los criterios del RSEIA.*
    2. ***Valoración de la magnitud de los impactos.*** *La magnitud debe representar el grado de alteración que experimenta el componente ambiental y no solamente la superficie intervenida, la cantidad de elementos afectados o la existencia de un entorno previamente intervenido. En este sentido, se solicita revisar las valoraciones asignadas a los impactos IC-CFA12, modificación de acuíferos subterráneos; IOCFA24, alteración de recursos naturales del Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo; e IC-CFA03-B, ruido sobre fauna durante la construcción. Se requiere justificar estas valoraciones considerando los cambios efectivos sobre los objetos de protección, su sensibilidad y funcionalidad, incorporando los antecedentes técnicos necesarios para determinar su magnitud. Asimismo, se solicita revisar las calificaciones de significancia cuando corresponda.*
    3. ***Extensión espacial de los impactos.*** *Respecto de la extensión, se solicita justificar que las valoraciones reflejen el alcance de los efectos sobre los receptores ambientales y no únicamente su cercanía a las obras o los límites de la faja vial. Esta revisión debe considerar especialmente los impactos IC-CFA03-B e IO-CFA03-B, asociados al ruido sobre fauna, así como IO-CFA17 e IO-CFA18, relacionados con la calidad del agua y el hábitat acuático. Para ello, se requiere identificar las superficies y proporciones de los objetos de protección potencialmente afectadas, acompañando su representación cartográfica y los antecedentes que respalden cada valoración.*
    4. ***Duración de los impactos ambientales.*** *Se solicita revisar los criterios utilizados para valorar la duración de los impactos, distinguiendo el período de ejecución de las actividades del tiempo durante el cual permanecen sus efectos sobre el medio ambiente. Esta diferencia resulta particularmente importante para IO-CFA11, asociado a las modificaciones de escorrentía y descargas de aguas lluvias durante la operación, e IC-CFA15-B, referido a la pérdida de ejemplares de fauna durante la construcción. La*

ocurrencia puntual o temporal de una actividad no significa necesariamente que sus consecuencias tengan la misma duración. Se requiere justificar las valoraciones considerando la naturaleza de cada efecto y su permanencia sobre los objetos de protección, revisando su incidencia conjunta con los demás atributos del polinomio.

5. ***Reversibilidad y recuperación de los componentes afectados.*** *Para valorar la reversibilidad no basta con señalar que los efectos podrían corregirse mediante medidas futuras. Se requiere demostrar cómo y en qué condiciones el componente afectado podría recuperar sus características y funciones. Por ello, se solicita revisar este atributo en los impactos IC-CFA15-B, pérdida de ejemplares de fauna; IC-CFA19, intervención de sitios arqueológicos; e IO-CFA03-B, perturbación de fauna durante la operación. En particular, se requiere distinguir la recuperación natural de aquella que dependería de medidas específicas y justificar si estas permiten restituir efectivamente las condiciones afectadas. Asimismo, se solicita revisar la incidencia de este atributo, conjuntamente con magnitud, extensión y duración, sobre la significancia de los impactos.*

- *o* ***Acumulación y sinergia con otros proyectos.*** *El Capítulo 4 incorpora un atributo de acumulación y sinergia con otros proyectos. Se solicita justificar su valoración a partir de los efectos que puedan concurrir sobre los mismos componentes y receptores, considerando las actividades existentes y los proyectos ambientalmente aprobados que resulten pertinentes. Esta revisión es especialmente relevante para IO-CFA03-A e IO-CFA03-B, asociados al ruido durante la operación, e IO-CFA24, referido al sistema de Lagunas de LloLleo. Se requiere identificar las posibles superposiciones espaciales y temporales, evaluar sus efectos conjuntos y explicar cómo estos antecedentes fueron considerados en la calificación de significancia, conforme al criterio SEA sobre impactos acumulativos y sinérgicos (2024).*
- *o Valoración de la sinergia con el cambio climático. Se solicita fundamentar las valoraciones del atributo de sinergia con el cambio climático, especialmente en los impactos IO-CFA11, IO-CFA24 e IC-CFA12, relacionados con la escorrentía superficial, el humedal y las aguas subterráneas. Para ello, se requiere explicar cómo se consideraron las proyecciones de precipitación, eventos extremos y demás variables pertinentes, justificando su incidencia sobre la magnitud, duración y comportamiento de los efectos evaluados. Se solicita revisar las valoraciones y calificaciones ambientales cuando corresponda.*

8 HUMEDAL OJOS DE MAR

Considerando que la Laguna Norte del Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo presenta un régimen de alimentación principalmente subterráneo, se solicita evaluar los posibles efectos del agotamiento o alteración de los niveles de las aguas. Para ello, se requiere justificar la relación hidrogeológica entre las zonas intervenidas y el humedal, incluyendo los gradientes hidráulicos, radios de influencia del bombeo, variaciones estacionales y eventuales modificaciones de los flujos subterráneos. Esta evaluación deberá considerar los criterios de protección del régimen y conectividad hidrológica establecidos en el artículo 3°, letra b), del D.S. N°15/2020 del MMA.

Por otro lado, las obras de drenaje contemplan nuevas descargas de aguas lluvias hacia Laguna Norte. Se solicita evaluar cómo estos aportes pueden modificar el balance hídrico del humedal, considerando su régimen de alimentación natural, los volúmenes y frecuencia de las descargas y los cambios en la calidad del agua. Asimismo, se requiere analizar los efectos sobre los niveles, tiempos de residencia y condiciones fisicoquímicas del sistema, incluyendo los escenarios de precipitaciones intensas y funcionamiento del sistema de tratamiento.

Por último, se aclara que el carácter intervenido del entorno no permite asumir que el humedal tenga capacidad suficiente para recibir nuevas presiones ambientales, lo que es en parte reconocido por el EIA. Por ello, se solicita evaluar si las alteraciones existentes han reducido su resiliencia, capacidad de asimilación y posibilidades de recuperación, considerando las condiciones basales de calidad de aguas, régimen hídrico y biodiversidad. Esta evaluación deberá fundamentar la magnitud y significancia de los impactos del Proyecto, incluyendo su interacción con otras actividades y proyectos aprobados que puedan afectar el mismo ecosistema.

En forma complementaria, se tienen las siguientes observaciones.

- *En relación con las Tablas N°79 a 87 del Anexo 4.3, se solicita complementar la evaluación de ruido sobre la fauna del Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo, considerando las especies presentes, los hábitats que utilizan y sus períodos de mayor sensibilidad, especialmente durante la reproducción y nidificación. Se requiere justificar la ubicación y representatividad de los receptores utilizados, verificar los descriptores acústicos aplicados y representar cartográficamente las superficies expuestas a niveles capaces de generar efectos conductuales o fisiológicos. Asimismo, se solicita evaluar las variaciones del ruido respecto de la condición basal, tanto durante la construcción como en la operación.*
- *El Anexo 4.3 contempla pantallas acústicas móviles durante la construcción y barreras permanentes en las proximidades de las Lagunas de Llolleo. Se solicita demostrar su eficacia para proteger los hábitats de fauna, presentando los niveles de ruido proyectados con y sin estas estructuras. También se requiere precisar su ubicación, características, oportunidad de instalación y condiciones de mantención, justificando que permitirán controlar la exposición acústica durante los períodos de mayor sensibilidad de las especies.*
- *La Tabla N°7 del Capítulo 4 descarta los impactos por luminosidad, señalando que las luminarias LED estarán orientadas hacia la calzada y se emplazarán en un entorno previamente intervenido. Sin embargo, estas circunstancias no permiten descartar por sí solas los efectos de la iluminación artificial sobre la fauna del humedal. Se solicita justificar técnicamente esta conclusión, considerando las características espectrales de las luminarias, su intensidad, orientación, altura, horarios de funcionamiento y propagación de la luz hacia los hábitats cercanos. Asimismo, se requiere evaluar los posibles cambios en las condiciones nocturnas del humedal y los efectos sobre las especies presentes, verificando el cumplimiento del D.S. N°1/2022 del MMA y actualizando la evaluación ambiental cuando corresponda.*
- *Se solicita evaluar la depositación de material particulado proveniente de las obras y del tránsito vehicular sobre las lagunas, sus riberas y la vegetación del humedal. Para ello, se requiere presentar las tasas y distribución espacial de depositación, incluyendo los resultados de modelación de material particulado sedimentable disponibles, y analizar sus posibles efectos sobre la calidad de las aguas y las condiciones de los hábitats. Esta evaluación deberá considerar la exposición durante la construcción y operación, así como las contribuciones de otras fuentes pertinentes del entorno.*
- *Considerando las excavaciones, compactaciones y otras actividades constructivas previstas en las proximidades del humedal, se solicita justificar si las vibraciones podrían generar efectos sobre los hábitats o las especies presentes. De corresponder, se requiere identificar las fuentes, distancias de propagación, períodos de exposición y receptores sensibles, incorporando las medidas necesarias para prevenir afectaciones.*
- *El sistema de drenaje proyectado contempla la conducción de aguas lluvias provenientes de superficies viales hacia Laguna Norte, previo tratamiento. Se solicita evaluar las cargas de*

sólidos suspendidos, hidrocarburos, metales y otros contaminantes que podrían ingresar al humedal, incluyendo el primer lavado de las calzadas y los eventos de precipitaciones intensas. Asimismo, se requiere justificar la eficiencia del sistema de tratamiento para los contaminantes relevantes, sus condiciones de funcionamiento y la eventual operación de mecanismos de derivación o bypass. Se solicita evaluar los efectos de las descargas sobre las condiciones fisicoquímicas y ecológicas de Laguna Norte, considerando su sensibilidad y estado ambiental actual.

- *• La evaluación ambiental debe considerar que el Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo se encuentra expuesto a diversas presiones derivadas de la actividad vial y portuaria. Se solicita evaluar los efectos acumulativos y sinérgicos del Proyecto con otras actividades existentes y proyectos ambientalmente aprobados, particularmente el Puerto Exterior de San Antonio. Este análisis deberá considerar la concurrencia de emisiones atmosféricas, ruido, luminosidad, modificaciones hidrológicas y aportes contaminantes sobre los mismos objetos de protección, diferenciando los escenarios de construcción y operación. Se requiere justificar la condición ambiental resultante para el humedal y revisar la significancia de los impactos cuando corresponda.*
- *• La línea de base de medio humano reconoce el valor cultural de las Lagunas de Llolleo y del Estero El Sauce para grupos humanos pertenecientes a pueblos indígenas, incluyendo prácticas de recolección de plantas medicinales. Se solicita evaluar si las modificaciones ambientales y de accesibilidad asociadas al Proyecto podrían afectar estos usos y su continuidad, considerando las relaciones existentes entre los grupos humanos y los espacios naturales utilizados. Esta evaluación deberá tener en cuenta tanto las obras como las condiciones de operación de la infraestructura vial.*
- *• El Capítulo 4 reconoce que el Proyecto puede generar distintas presiones indirectas sobre el Humedal Urbano Sistema Lagunas de Llolleo, pero concluye que no comprometerán significativamente su funcionamiento. Se solicita fundamentar esta conclusión mediante una evaluación integrada de los impactos IC-CFA24 e IO-CFA24, considerando las interacciones entre el régimen hídrico, la calidad de las aguas, la vegetación, la fauna y los demás componentes del ecosistema. Asimismo, se requiere justificar que la ausencia de intervención física directa no supone descartar afectaciones sobre sus objetos de protección. Se solicita establecer un seguimiento ambiental que permita verificar las condiciones relevantes del humedal durante la construcción y operación, incluyendo indicadores, umbrales de seguimiento y medidas de respuesta frente a cambios atribuibles al Proyecto."*

1185. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
61	*Bloqueo constante de mi entrada vehicular por camiones de obra o maquinaria pesada.*	*Diseño de un área de acceso exclusivo demarcada y libre de ocupación las 24 horas.*	*Subsidio de estacionamiento alternativo mensual si mi garaje queda bloqueado temporalmente.*

1186. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
62	*Destrucción de la vereda peatonal de acceso a mi hogar por el paso de camiones tolva.*	*Construcción inmediata de accesos peatonales provisorios estabilizados con barandas.*	*Reconstrucción total de la acera con hormigón reforzado para tránsito pesado (acceso vehicular).*

1187. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Para mi el cobro es un abuso yo cm residente

De san antonio creo q no es justo

Y las carreteras están en pésimo estado"

1188. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
63	*Aumento extremo del peligro de accidentes de tránsito en mi puerta por la nueva esquina vial.*	*Instalación de señalética de tránsito avanzada, lomos de toro y paso peatonal demarcado.*	*Instalación de balizas luminosas de advertencia activa en el cruce peatonal de la esquina.*

1189. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al pórtico de ...Ruta 78, fase 1. Acceso Sur a San Antonio"

1190. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**ASUNTO:** Observación ciudadana e impugnación al proyecto de instalación de pórticos de peaje (TAG) en los accesos a la comuna de San Antonio.*

1. Falta de Contraprestación en la Infraestructura y Nivel de Servicio

La instalación de un sistema de cobro mediante pórticos TAG debe estar debidamente justificada en mejoras sustanciales a la infraestructura existente. En el estado actual de la vía:

- *Inexistencia de nuevas pistas de circulación: No existe un aumento en la capacidad vial que justifique un cobro tarifario.*
- *Congestión y congestión severa por tráfico pesado: La vía soporta un alto porcentaje de vehículos de gran tonelaje asociados a la actividad portuaria, generando atochamientos constantes. Transferir un costo de peaje al usuario sin resolver previamente el cuello de botella estructural no ofrece una mejora razonable en la calidad o tiempo de viaje.*

2. Vulnerabilidad Socioeconómica y Carga Desproporcionada a Comunidades Locales

La medida afecta directamente el derecho a la movilidad de la población local y de zonas periféricas o rurales:

- *Impacto a sectores aislados: Comunitarios como las familias del sector de Aguas Buenas, Malvilla y localidades aledañas carecen de vías alternativas pavimentadas o de estándar adecuado para desplazarse hacia los servicios básicos, de salud y comerciales ubicados en el centro urbano de San Antonio.*
- *Regresividad tarifaria: El cobro recurrente para realizar trayectos cotidianos e inevitables merma significativamente los ingresos de los hogares, actuando como un cobro regresivo sobre la población de menores recursos que no utiliza la vía con fines comerciales o portuarios.*

3. Inexistencia de Vías Alternativas para el Flujo Comunal e Intercomunal

- *Conectividad intercomunal afectada: Usuarios que circulan desde comunas vecinas hacia sectores como Llolleo utilizan estas vías no solo por comodidad, sino como la única alternativa vial existente para evitar el colapso y atochamiento crítico del centro urbano de San Antonio.*
- *Ausencia de caleteras o vías de servicio: La falta de alternativas de libre tránsito obliga a los conductores locales a pagar una tarifa por desplazamientos internos o de corta distancia que deberían contar con opciones gratuitas de estándar aceptable.*

En virtud de lo expuesto, la implementación de estos pórticos TAG, en las condiciones actuales y sin la debida infraestructura ni alternativas gratuitas, representa una medida desproporcionada que vulnera la equidad territorial y perjudica gravemente la economía de las familias y trabajadores de la zona. Confío en que la autoridad sabrá ponderar estos antecedentes y velar por el bienestar de la comunidad."

1191. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observaciones medioambiental: Ojos de Mar

Observación Cobro de PEAJES en dicha ruta."

1192. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
64	*Pérdida de la posibilidad de estacionar vehículos de visitas en el frontis exterior de la casa.*	*Asignación de un espacio de estacionamiento exclusivo reservado con patente en calle contigua.*	*Exención permanente de cobros de parquímetros locales en la comuna para los propietarios.*

1193. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
65	*Modificación de la cota de nivel de la calle que deje mi casa bajo el nivel del nuevo pavimento.*	*Construcción de rampas de transición técnica y muretes de contención pluvial perimetral.*	*Obras civiles internas para elevar el nivel del antejardín y evitar inundaciones.*

1194. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
66	*Eliminación de la señalética vial del barrio que provoca desorientación y caos vehicular diario.*	*Reposición inmediata de letreros informativos de calles y sentidos de tránsito provisorios.*	*Instalación de pantallas informativas digitales de desvío por parte de la empresa constructora.*

1195. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
67	*Dificultad extrema para el acceso de vehículos de emergencia (Ambulancia, Bomberos) a mi casa.*	*Mantención obligatoria de una pista de emergencia de 3,5 metros despejada permanentemente.*	*Enlace de comunicación directa por radio con el prevencionista de la obra para emergencias.*

1196. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece totalmente injusto el cobro del TAG en el Acceso Sur de San Antonio. No es posible que los trabajadores y las personas que transitan diariamente por este sector tengan que asumir un gasto adicional para poder llegar a sus trabajos y cumplir con sus obligaciones."

1197. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
68	*Modificación del recorrido del transporte público que me obliga a caminar largas distancias.*	*Habilitación de un paradero provisorio de buses/colectivos a menos de 50 metros de mi casa.*	*Bono mensual de transporte privado (aplicaciones de viaje) durante el desvío de líneas.*

1198. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
69	*Congestión vehicular masiva en mi ventana por reducción de pistas a causa de las faenas.*	*Disposición de banderilleros y personal de control de tránsito en turnos completos.*	*Instalación de ventanas termopanel acústicas pesadas para mitigar la congestión vial exterior.*

1199. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Actualmente la ruta 78 ha tomado la decisión de colocar una serie de pagos de peaje hacia la entrada y salida de ésta. Esto genera una serie de inconvenientes, que detallo:

1. Encarecerá los traslados de la gente local, que frecuentemente usa la ruta como método de acortar el camino hacia San Antonio.

2. Estas personas, al verse obligadas a pagar por esta ruta, preferirán transitar por caminos alternativos y calles de la ciudad, incluyendo camiones.

3. Parte de esos caminos alternativos será la ruta G904, en donde ya hay circulación de camiones.

Dado que vivo en la localidad de San Juan de Llolleo, me veré seriamente afectado por estos cambios, por cuanto no tendré la posibilidad de usar la ruta entre Leyda y San Antonio, por este nuevo costo que se me impondrá. Pero además, se me generará un costo adicional a mi calidad de vida, porque la ruta G904 donde vivo, es una vía estructurante por donde probablemente transitarán más camiones. Y también aumentará los accidentes y choques que actualmente son recurrentes."

1200. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, presento mis observaciones y discrepancias al proyecto vial en base a los siguientes impactos no mitigados correctamente en la Declaración de Impacto Ambiental:

1. Impacto Económico por Pórticos de Telepeaje (TAG): Solicito formalmente que se evalúe detalladamente el impacto socioeconómico en la población local debido a la instalación proyectada de cuatro pórticos de cobro. Esto encarece el costo de vida y los traslados diarios obligatorios dentro de nuestra propia comuna, sin alternativas viales libres de pago que sean viables.

2. Falta de Claridad en Expropiaciones: Exijo que la empresa titular transparente y detalle formalmente el catastro completo de propiedades habitacionales y comerciales afectadas por las expropiaciones proyectadas en el trazado. No se ha evaluado de forma justa el impacto en la pérdida patrimonial y el arraigo de las comunidades locales.

3. Contaminación Acústica y Calidad de Vida: Debido a la ampliación de pistas y el consecuente aumento del flujo de carga pesada hacia los accesos portuarios, exijo que se incorporen barreras acústicas de alto estándar y zonas de mitigación verde que protejan la salud mental y la calidad de vida de las familias colindantes al proyecto."

1201. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en la Ruta G908, la instalación de pórticos me afecta directamente en mi trayecto. Sumen el costo del combustible, favor considerar las observaciones ciudadanas."

1202. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en desacuerdo en los cobros del Tag a San Antonio, aparte que no hay trabajo en la zona gente que viaja todos los días a buscar el sustento es una real burla lo que quieren implementar"

1203. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
70	*Tránsito de maquinaria con exceso de dimensiones que puede pasar a llevar mis aleros o tejas.*	*Demarcación de gálibo y zonas de exclusión de giro para maquinaria de gran tamaño.*	*Reparación inmediata de cualquier elemento arquitectónico dañado por colisión menor.*

1204. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
71	*Encierro peatonal por instalación de mallas de faena que reducen la vereda a un pasillo angosto.*	*Ancho mínimo garantizado de vereda provisoria de 1.2 metros con iluminación aérea.*	*Indemnización mensual por concepto de pérdida de accesibilidad y movilidad urbana.*

1205. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
72	*Peligro de caídas de residentes por terreno irregular, piedras sueltas y hoyos en la acera.*	*Compactación inmediata y limpieza diaria de piedras de la zona de tránsito peatonal vecinal.*	*Seguro de accidentes personales contratado por el MOP para los residentes de la vivienda.*

1206. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
73	*Estacionamiento de autos particulares de trabajadores bloqueando mi visibilidad de salida.*	*Habilitación de estacionamiento privado interno dentro del recinto de faena para los obreros.*	*Multas gestionadas con Carabineros para retiro inmediato de vehículos infractores con grúa.*

1207. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
74	*Cambio definitivo del flujo vial: paso de calle*	*Instalación de radares de velocidad informativos y*	*Compensación económica por depreciación del entorno*

	residencial tranquila a avenida de alta velocidad.	*reductores de velocidad definitivos.*	*residencial de barrio tranquilo.*

1208. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
75	*Imposibilidad de recibir entregas de gas, camiones de mudanza o encomiendas en mi puerta.*	*Creación de una zona de carga y descarga temporal autorizada a pocos metros de la casa.*	*Servicio de asistencia de peones de la obra para el traslado de bultos pesados del vecino.*

1209. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como usuaria habitual de esta ruta, por tener que viajar hasta Santiago o Valparaíso, me preocupa la incorporación de pórticos de peajes que deberán pagar los vehículos que transiten por allí. Ello repercutirá en el aumento del pasaje de bus que tendré que asumir, lo que afectará mi presupuesto de gastos, porque obviamente no habrá un aumento de mi remuneración.

Por otra parte, me preocupa que se nos quiera hacer parte del financiamiento de esta ruta, que tiene como objetivo, mejorar el tráfico de camiones al puerto, que además, le genera muchas externalidades negativas a la ciudad, como: grandes ruidos, polución, accidentes, que son una pérdida de calidad de vida para nosotros la comunidad.

Finalmente, debo manifestar que me molesta de sobremanera estas medidas, porque van en perjuicio de nuestra seguridad, tradiciones y en general, de nuestra calidad de vida por la que tenemos que luchar a diario."

1210. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
76	*Depreciación comercial inmediata del valor de la propiedad al transformarse en esquina de autopista.*	*Tasación bancaria independiente antes y después del proyecto pagada por el MOP.*	*Pago directo de la diferencia del valor comercial por concepto de daño patrimonial definitivo.*

1211. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
77	*Imposibilidad absoluta de vender o arrendar la*	*Garantía MOP de renta presunta compensatoria si*	*Compensación mensual equivalente al valor de*

	propiedad durante los años que dure la obra.	*la propiedad se encontraba en arriendo.*	*mercado de arriendo por lucro cesante.*

1212. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
78	*Pérdida de aptitud residencial tranquila, obligando a cambiar el uso de suelo a mediano plazo.*	*Tramitación gratuita por parte del MOP del cambio de uso de suelo a comercial si el dueño lo desea.*	*Subsidio para reconversión arquitectónica de la fachada para fines comerciales futuros.*

1213. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
79	*Afectación de la imagen del hogar para el desarrollo de actividades profesionales independientes.*	*Habilitación de un letrero o tótem corporativo limpio costeado por el MOP en la nueva esquina.*	*Compensación por pérdida de ingresos profesionales demostrables debido al entorno hostil.*

1214. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Trabajo en un sector de expansión portuaria y vivo en un sector céntrico de la ciudad, no hay diferencia entre uno y el otro. Hoy en día toda la provincia se ve saturada de camiones, para que decir cuando ocurren accidentes en los accesos a zonas portuarias o nudos de conexión. El colapso es aún peor. A la larga mi lugar de trabajo deberá emigrar a zonas de uso industrial y somos miles los que tendremos que asumir el costo de transportarnos hacia esos sectores. Si se piensa en poner pórticos de tele peaje la congestión será peor, esto debido a que los camiones y otros transportes se gran tonelaje tratarán de evitar estos cobros invadiendo zonas residenciales, el colapso será sin peor. Todo esto encarece y deteriora la calidad de vida de las personas, no tan solo de Barrancas, Llolleo y San Antonio, si no que de todo el litoral central. Hoy las calles y avenidas están destruidas por el alto tráfico de camiones, y cuando se vean o ligados a ingresar a la ciudad será peor, pues el volumen será exponencialmente superior."

1215. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
80	*Aumento de contribuciones de bienes raíces por tasación*	*Gestión MOP ante el Servicio de Impuestos*	*Subsidio del MOP para el pago de contribuciones de la*

	fiscal de nueva esquina comercial no deseada.	*Internos (SII) para congelar el avalúo fiscal.*	*propiedad por un periodo de 5 años.*

1216. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
81	*Pérdida de clientes si en la vivienda opera un pequeño negocio familiar (almacén, taller, etc.).*	*Subsidio mensual directo por lucro cesante comercial basado en declaraciones de impuestos previas.*	*Instalación de señalética comercial destacada en los desvíos para redirigir a los clientes.*

1217. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
82	*Inviabilidad de habitar la vivienda para adultos mayores requiriendo una mudanza forzada temporal.*	*Financiamiento integral de un arriendo de igual categoría en un barrio tranquilo por 2 años.*	*Pago de todos los costos de corretaje, mudanza de ida y mudanza de vuelta por parte del MOP.*

1218. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
83	*Gasto extraordinario en seguridad interna para proteger un patrimonio desprotegido en la esquina.*	*Subsidio total para instalación de alarmas, rejas metálicas enrollables y domótica de seguridad.*	*Reembolso mensual de los gastos de mantención técnica y eléctrica de los sistemas de seguridad.*

1219. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
84	*Rechazo de aseguradoras privadas a renovar pólizas de hogar por aumento del factor de riesgo vial.*	*Convenio MOP con aseguradora para mantener las condiciones y primas del seguro original de hogar.*	*Pago de la diferencia de prima por parte de la concesionaria si el costo del seguro aumenta.*

1220. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
85	*Daño emergente por costos notariales y legales para defender la propiedad frente al proyecto MOP.*	*Habilitación de una asesoría legal gratuita de un abogado especialista costeada por el MOP.*	*Reembolso total de gastos de tasadores, peritos estructurales e ingenieros particulares.*

1221. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
86	*Contaminación lumínica nocturna extrema por focos industriales de la faena apuntando a mi hogar.*	*Instalación de deflectores y pantallas sombreadoras en las torres de iluminación de obra.*	*Instalación de persianas exteriores de aluminio inyectado con poliuretano aislante.*

1222. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que esta medida representa una carga económica adicional e injusta para quienes vivimos y trabajamos en la comuna. Muchos vecinos utilizamos diariamente estas rutas para trasladarnos a nuestros trabajos, llevar a nuestros hijos a estudiar o realizar actividades esenciales.

No es justo que tengamos que pagar por desplazarnos dentro de nuestra propia zona, especialmente considerando el alto costo de vida que ya enfrentamos las familias.

Antes de implementar este sistema, las autoridades deberían escuchar a la comunidad, evaluar el impacto económico que tendrá en los residentes y garantizar alternativas gratuitas, seguras y eficientes.

San Antonio necesita mejores conexiones viales, no más cobros que afecten el bolsillo de sus habitantes!

Solicito que se reconsidere esta medida y que se prioricen las necesidades de quienes vivimos en la comuna."

1223. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
87	*Eliminación de la sombra natural y frescor por la tala de árboles de las 4 casas retiradas.*	*Plantación inmediata en mi patio de árboles maduros (con altura mayor a 3 metros) de bajo consumo hídrico.*	*Instalación de toldos proyectantes motorizados en la fachada expuesta al sol por el MOP.*

1224. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“En primer lugar, quiero hacer notar que mis papás viven en la localidad de Malvilla, por lo que les será mucho más oneroso tener que llegar a Llolleo, dado que tendrán que pagar hasta 12 peajes en este trayecto.

En cuanto mi, aparte de lo anterior, también me significará un desmedro económico importante ya que debo transitar a diario por esta ruta.

Pero si considero la alternativa de transitar por la ciudad para evitar estos pagos, es probable que se generará una gran congestión vehicular, ya que esa será un solución para la mayoría de la comunidad.

Por otra parte, por el sector donde vivo, tengo que soportar el constante ruido de motores, bocinazos y sirenas de emergencia, que provienen de la ruta en la que no se ha tomado en cuenta los petitorios de la comunidad en este aspecto.”

1225. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Manifiesto mi profundo rechazo y preocupación frente a la implementación del nuevo peaje en la Ruta 78, que conecta Santiago con San Antonio, debido al impacto económico que representa para las familias, los trabajadores y todas las personas que deben transitar por esta vía de manera frecuente.

El aumento de los costos de traslado afecta directamente el presupuesto familiar, especialmente el de quienes deben viajar diariamente por motivos laborales, de estudio, salud u otras necesidades básicas. No es justo que los usuarios deban asumir continuamente nuevos gastos sin que necesariamente exista una mejora proporcional en las condiciones de la ruta y en la calidad del servicio recibido.

La Ruta 78 es una vía fundamental para la conectividad de la provincia de San Antonio con la Región Metropolitana. Por ello, solicito que se revise la implementación de este nuevo cobro, se evalúe su impacto económico en los usuarios y se consideren alternativas que no sigan perjudicando el bolsillo de la ciudadanía, como tarifas más accesibles, descuentos para usuarios frecuentes o medidas especiales para residentes y trabajadores.

Exigimos que se escuche a la comunidad y que las decisiones relacionadas con el cobro de peajes consideren la realidad económica de las personas. La conectividad es una necesidad, no un lujo, y trasladarse para trabajar o cumplir con las responsabilidades diarias no debería convertirse en una carga económica cada vez mayor.

Solicito que esta observación sea considerada y que las autoridades competentes entreguen una respuesta clara y transparente respecto de las razones, los costos y las medidas de mitigación asociadas a este nuevo peaje.

Por una Ruta 78 accesible, justa y al servicio de las personas.”

1226. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
88	*Impacto visual degradante por vista directa a excavaciones, fierros, baños químicos y escombros.*	*Instalación de cierres opacos de madera noble cepillada o paneles verdes artificiales estéticos.*	*Diseño y ejecución de un mural artístico urbano participativo en el muro definitivo de mi esquina.*

1227. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Yo, [información personal oculta], vengo a presentar formalmente observaciones ciudadanas debidamente fundadas al Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de la referencia, solicitando que el titular responda de manera obligatoria a los siguientes puntos:

1. Afectación a los Sistemas de Vida por Congestión en Accesos y Colapso de Pasajes Residenciales

Actualmente, los accesos viales de la comuna (específicamente los sectores aledaños a las rotondas de conexión) presentan niveles críticos de saturación vehicular en horario punta AM. Producto de mi trabajo, realizo diariamente el trayecto desde San Antonio hacia el sector de Quillaycillo. He constatado que las mañanas ya registran importantes atochamientos vehiculares.

Fundamentación Técnica: Al ampliar la infraestructura vial orientada al transporte de carga hacia el puerto sin mitigar de manera efectiva los cuellos de botella locales, el flujo de vehículos livianos y pesados buscará vías de evacuación informales. Esto provocará el desvío del tránsito hacia los pasajes residenciales periféricos que rodean los accesos. Dichos pasajes, por su diseño urbanístico, son estrechos y carecen de la capacidad vial necesaria, generando un colapso del flujo local, daño al pavimento residencial, riesgos de accidentes y alteración drástica de la tranquilidad de los barrios.

Solicitud al Titular: Solicito al titular reevaluar el modelamiento de transporte en horario punta matutino y detallar qué medidas de mitigación o infraestructura segregada implementará para evitar que el flujo vehicular sature y colapse los pasajes interiores de los barrios colindantes a las rotondas intervenidas.

2. Impacto Económico Excesivo y Vulneración a la Conectividad Local (Nuevos Pórticos TAG)

El proyecto contempla la implementación de nuevos pórticos de telepeaje (TAG) en el área de influencia del Acceso Sur. Como residente de San Antonio que trabaja en la misma provincia (Quillaycillo), la instalación de estos cobros me obliga a pagar peajes de ida y vuelta para realizar desplazamientos internos, laborales y cotidianos.

Fundamentación Técnica: Considero que el parque automotriz local ya absorbe una carga impositiva y de pagos de circulación elevados en la zona, y que el proyecto genera una doble imposición económica injustificada para los desplazamientos intercomunales. El Estudio de Impacto Ambiental no ha medido adecuadamente la afectación económica sinérgica que este cobro diario representa en el presupuesto de los trabajadores locales que no viajan a Santiago, sino que se mueven dentro del propio territorio. Esto atenta contra el "Medio Humano" al encarecer la conectividad básica obligatoria.

Solicitud al Titular: Solicito formalmente que el titular del proyecto, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas, evalúe e implemente un mecanismo de mitigación económica, tales como exenciones de cobro, tarifas rebajadas o pases libres residenciales viales, para aquellos usuarios con vehículos livianos que acrediten residencia en San Antonio y que requieran circular diariamente por motivos laborales locales.

Por tanto, pido a usted tener por presentadas estas observaciones, admitirlas a trámite y exigir al titular una respuesta técnica detallada sobre cada uno de los puntos expuestos.”

1228. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
89	*Reflejos molestos del sol en las maquinarias y tolvas metálicas directo hacia mis ventanas.*	*Instalación de películas decorativas empavonadas o filtros UV en los ventanales expuestos.*	*Bono único para renovación estética de living y comedor afectados por la luz distorsionada.*

1229. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
90	*Desaparición del alumbrado público residencial de mi vereda al retirar los postes de las 4 casas.*	*Instalación inmediata de postes de iluminación LED provisorios apuntando a mi zona de acceso.*	*Instalación de focos solares de alta potencia en la techumbre de mi casa costeados por el MOP.*

1230. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
91	*Destellos intermitentes de balizas de vehículos de emergencia de obra durante toda la noche.*	*Uso de pantallas protectoras perimetrales opacas que bloqueen los destellos a nivel del suelo.*	*Bono para la adquisición de sistemas de climatización que permitan dormir con todo cerrado.*

1231. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero manifestar mi rechazo a la instalación de pórticos TAG en San Antonio, ya que considero injusto que los habitantes de la comuna tengamos que asumir nuevos costos para desplazarnos por rutas que utilizamos habitualmente.

San Antonio es una ciudad portuaria con un importante movimiento de transporte y vehículos de carga, por lo que resulta fundamental mejorar la infraestructura vial sin perjudicar económicamente a las familias que viven en el sector.

Esta medida no solo afectará el presupuesto de los hogares, sino que también podría aumentar la congestión en las calles interiores, debido a que muchos conductores buscarán alternativas para evitar los cobros.

Las autoridades deben considerar que los habitantes de San Antonio necesitamos soluciones reales de conectividad y seguridad vial, no nuevas obligaciones económicas.

Solicito que se revise este proyecto, se escuche la opinión de la comunidad y se garantice el derecho de los residentes a contar con alternativas de circulación gratuitas y adecuadas."

1232. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
92	*Pérdida del valor estético del entorno residencial directo transformado en zona eriaza de obras.*	*Mantención impecable del cierre perimetral de faena libre de rayados, grafitis y afiches.*	*Servicio de pintura express de mi muro exterior cada vez que sea vandalizado por las obras.*

1233. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi oposición a la instalación de pórticos TAG en San Antonio, ya que esta medida afectará directamente la calidad de vida de quienes residimos en la comuna y necesitamos desplazarnos diariamente por motivos laborales, familiares y personales.

Considero que no es razonable que los vecinos debamos pagar un costo adicional por utilizar vías que forman parte de nuestros recorridos habituales. Además, esta medida podría generar una mayor circulación de vehículos por calles residenciales, aumentando la congestión, los riesgos de accidentes y la contaminación en sectores que no están preparados para recibir un flujo vehicular elevado.

San Antonio necesita inversión en infraestructura, mejores accesos y soluciones que permitan descongestionar la ciudad, pero estas mejoras no deberían realizarse a costa de los habitantes.

Solicito a las autoridades reconsiderar la instalación de estos pórticos, evaluar sus consecuencias sociales y económicas, y garantizar que los residentes puedan movilizarse sin tener que asumir nuevos cobros para realizar sus actividades cotidianas."

1234. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
93	*Acumulación de cables aéreos cortados o colgando de manera desordenada en mi nueva esquina.*	*Soterramiento completo de todo el cableado eléctrico y de telecomunicaciones de mi esquina.*	*Compensación económica por el retraso en la normalización de la infraestructura visual exterior.*

1235. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	Observación / Impacto	Solución Técnica Obligatoria	Compensación / Mitigación Exigida
94	*Cortes constantes e imprevistos del suministro de agua potable por empalmes de la obra.*	*Aviso previo obligatorio de 48 horas para cualquier corte y provisión de camiones aljibe exclusivos.*	*Instalación gratuita de un estanque de acumulación de agua de 1000L con bomba neumática en mi casa.*

1236. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
95	*Bajas de voltaje y cortes de energía eléctrica por faenas que dañan mis electrodomésticos.*	*Instalación de un estabilizador de voltaje industrial (UPS) para proteger la electrónica de la casa.*	*Reposición inmediata en menos de 72 horas de cualquier aparato eléctrico quemado por la obra.*

1237. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
96	*Pérdida de conectividad de internet y telefonía por corte accidental de líneas de fibra óptica.*	*Provisión de un módem satelital de respaldo (ej. Starlink) pagado por MOP durante las obras.*	*Indemnización diaria por cada día sin servicio de conectividad digital para el hogar.*

1238. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
97	*Disminución drástica de la presión de agua potable por consumo excesivo de la faena colindante.*	*Instalación de un sistema hidroneumático elevador de presión de agua en la entrada de mi matriz.*	*Monitoreo semanal de la presión de agua por la empresa sanitaria mandatada por el MOP.*

1239. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

N°	***Observación / Impacto***	***Solución Técnica Obligatoria***	***Compensación / Mitigación Exigida***
97	*Colapso del sistema de recolección de basura domiciliaria al eliminarse el tránsito en mi calle.*	*Establecimiento de un punto de recolección exclusivo e inmediato frente a mi puerta por el MOP.*	*Bono único municipal para costear retiro privado de residuos si el camión municipal no accede.*

1240. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

1. Componente Aire, Salud de la Población y Contaminación Sanitaria (Art. 5 y 6 del RSEIA)

Observación: El proceso de demolición simultánea de 4 viviendas colindantes y el posterior flujo de maquinaria pesada generará emisiones críticas de material particulado (MP10 y MP2,5). Para una planta de agua, el polvo en suspensión arriesga la contaminación cruzada en la sala de envasado y la saturación inmediata de los sistemas de filtración de aire (HEPA/EPA).

Solicitud al Titular: Exigimos que el titular financie un plan de contingencia sanitaria que incluya el recambio mensual de filtros de aire industriales de la planta, humectación de terrenos colindantes tres veces al día, y el encapsulamiento total de la zona de carga y descarga de nuestra PYME mediante cortinas de PVC de alto tráfico durante toda la etapa de faenas pesadas."

1241. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Dado que debo movilizarme desde mi comuna hacia San Antonio, para hacer trámites, debo enfrentar gran congestión en las calles de Llolleo y San Antonio, por el ingreso de camiones a la ciudad, lo que ya es habitual.

Pero además, para agilizar mis tiempos de traslado, tránsito por la ruta 78, pero con la instalación de pagos de peaje, tendré que verme en la obligación de aumentar la congestión por las calles de la ciudad."

1242. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en San Juan comuna de San Antonio. uso la ruta y acceso sur para llevar mis hijos al colegio e ir a trabajar

1 nos cobraran por movernos en nuestro propio terreno."

1243. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecina y usuaria habitual de la Ruta 78, manifiesto formalmente mi rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" en los términos presentados, debido a los graves impactos económicos, de movilidad y ambientales que genera sobre las familias que dependemos diariamente de esta vía para trabajar, estudiar y trasladarnos.

En primer lugar, rechazo el impacto económico desproporcionado sobre los usuarios locales. Trasladarse por la ruta es una necesidad cotidiana, por lo que el aumento en costos de combustible, desgaste vehicular y cobro de peajes afecta directamente el presupuesto familiar. Resulta injusto que los vecinos debamos financiar, mediante el uso diario, una infraestructura diseñada principalmente para el beneficio y expansión de la actividad portuaria y el transporte de carga comercial. Los beneficios económicos de una actividad de escala nacional no deben traducirse en un costo permanente para la comunidad.

En segundo lugar, alerto sobre los impactos en la movilidad y vida cotidiana. Las obras de construcción traerán desvíos, reducción de pistas y congestión, extendiendo los tiempos de viaje de quienes ya enfrentamos largas jornadas laborales y familiares. Se debe evaluar no solo el resultado final, sino el perjuicio real que los usuarios soportaremos durante los años de ejecución y operación.

En tercer lugar, manifiesto mi preocupación por los impactos ambientales acumulativos y sinérgicos. El incremento del tránsito de vehículos pesados generará mayores emisiones, ruido, polvo y alteración de vegetación y ecosistemas. La evaluación ambiental no puede analizar el proyecto de forma aislada, sino junto con el crecimiento del flujo portuario que afecta a todo el territorio.

Por todo lo anterior, solicito evaluar rigurosamente: 1) el impacto económico de peajes y traslados en el presupuesto de los usuarios habituales, 2) los tiempos de desplazamiento y congestión durante la construcción y operación, 3) los efectos ambientales acumulativos (aire, ruido, vegetación y territorio), y 4) una justa distribución de costos y beneficios que no transfiera la carga del desarrollo portuario a la comunidad. El progreso económico debe ser compatible con el bienestar de quienes habitamos y transitamos diariamente este territorio."

1244. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito formalmente la ***revisión, reubicación o eliminación*** *del pórtico de cobro TAG/peaje proyectado en el acceso interurbano/urbano a la comuna de San Antonio, en base a los siguientes argumentos socioambientales, territoriales y de conectividad:*

- ***Impacto Económico en las Familias Localidades:*** *Imponer un cobro en la entrada a la comuna afecta directamente el presupuesto de los residentes que se desplazan a diario por trabajo, estudios o trámites de salud.*
- ***Aislamiento de Sectores Rurales:*** *Los habitantes de localidades como Leyda, Malvilla, Cuncumén o Puangue quedan penalizados tarifariamente para acceder a servicios básicos y de urgencia (como el Hospital Claudio Vicuña) dentro de su propia comuna.*
- ***Segregación Territorial e Inequidad:*** *El cobro fragmenta la comuna y discrimina a los habitantes de San Antonio frente a megaobras de infraestructura puerto-vial cuyo impacto no debe ser financiado por los vecinos.*

Caso Particular

Afectación personal por viaje laboral diario:

Me desplazo todos los días hacia Santiago por motivos laborales. La instalación de un pórtico o cobro adicional en el acceso a San Antonio encarecerá directamente el valor de los pasajes de transporte público/interurbano (o el gasto diario en combustible y peajes), generando un impacto económico negativo, permanente e insostenible en mi presupuesto mensual."

1245. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

2. Componente Control de Vectores Sanitarios y Plagas

Observación: La demolición de estructuras antiguas provocará la migración inmediata de vectores (roedores e insectos de rastrojo) hacia la única propiedad colindante que quedará en pie (nuestra planta de alimentos). Esto vulnera el artículo 41 del D.S. N° 977/96.

Solicitud al Titular: Exigimos un plan de control de plagas y cordón sanitario perimetral, certificado y quincenal, costeado íntegramente por el proyecto de manera previa a cualquier desarme o demolición."

1246. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

3. Componente Continuidad de Servicios Básicos e Infraestructura Crítica

Observación: Las obras de reubicación del tendido eléctrico y las excavaciones para la trinchera sur arriesgan cortes de suministro eléctrico, fluctuaciones de voltaje (que dañan plantas de ozono y luces UV) y bajas de presión en la red matriz de agua (Esval), que es nuestra materia prima.

Solicitud al Titular: Solicito la entrega en comodato de un generador eléctrico de respaldo industrial con combustible cubierto por el titular, un estabilizador de voltaje para la maquinaria y el suministro alternativo prioritario de agua potable certificada mediante camiones aljibe en caso de corte o baja de presión vial."

1247. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Que estoy en desacuerdo con el tag por qué somos una provincia pequeña y ya tenemos algunos pórticos alrededores el cual con este nos suma más dinero para nuestro trabajo del día a día así qe que totalmente en desacuerdo."

1248. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

5. Componente Estructural, Suelo y Vibraciones

Observación: Al demolerse las 4 viviendas adyacentes, nuestro inmueble perderá el confinamiento lateral del suelo, arriesgando asentamientos diferenciales y grietas estructurales. Asimismo, las vibraciones de las excavadoras pueden trizar los estanques de almacenamiento de polietileno y descalibrar las pesas automáticas de llenado.

Solicitud al Titular: Exigimos un estudio de mecánica de suelos previo y la ejecución de muros de contención o submuración costeados por la concesionaria antes de iniciar las demoliciones, junto con un monitoreo de vibraciones continuo (24/7)."

1249. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece muy arbitrario, innecesario y transgresor; daña la economía de San Antonio y particularmente, de las personas que viven en los sectores rurales de la comuna.

De todas formas, me parece que es otro negociado de las concesionarias y los más afectados serán, el transporte público, el transporte de camiones y los trabajadores que tendrán que acceder a sus fuentes laborales, teniendo que pagar por ir a sus trabajos.

El MOP debiera darse cuenta que con estos pórticos, crea otra dificultad más para que la ciudad puerto de San Antonio crezca y se desarrolle en las mismas condiciones que otras ciudades como Valparaíso.

Las Autoridades regionales, Parlamentarias, Municipales, debieran ponerse de acuerdo para rechazar esta arbitraria e inconsistente medida."

1250. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Componente Pérdida de Seguridad y Exposición Comercial (Efecto Esquina)

Observación: Al retirar las edificaciones colindantes, nuestra PYME quedará totalmente expuesta a múltiples ángulos de visión pública, aumentando drásticamente la vulnerabilidad ante robos. Adicionalmente, el entorno de sitio eriazo temporal destruye la imagen de pulcritud que debe proyectar una planta de agua.

Solicitud al Titular: Exigimos la construcción de un cierre perimetral definitivo de alta seguridad (muro sólido o reja tipo bulldog con concertinas) y un sistema de cámaras conectado a nuestra central. Al término de las obras, exigimos el financiamiento de la pintura de fachada exterior y la habilitación de áreas verdes en la nueva esquina para mitigar el impacto paisajístico."

1251. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

1. Calidad del Aire, Polvo y Contaminación Sanitaria (Esencial para el Agua)

El polvo en suspensión es el enemigo número uno de una planta de embotellado de agua por el riesgo de contaminación cruzada.

1. Saturación de filtros de aire: *El polvo macro y microparticulado de la demolición colapsará los sistemas de filtración de aire (HEPA/EPA) de la sala de envasado.*

Compensación: Financiamiento total por parte de la concesionaria para el recambio mensual de filtros de la planta durante toda la etapa de demolición y construcción."

1252. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecina de San Antonio, revisé el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", presentado por la Dirección General de Concesiones del MOP. Entiendo que la ruta necesita mejoras, pero hay aspectos del estudio que me preocupan y que creo que no están bien resueltos.

1. No se considera el Puerto Exterior. El estudio no incluye el proyecto Puerto Exterior de San Antonio en el análisis de impactos acumulativos, a pesar de que ya está aprobado y tiene RCA vigente. Ambos proyectos van a afectar al mismo territorio y a las mismas personas, por lo que no tiene sentido evaluarlos por separado. Solicito que el titular incorpore el Puerto Exterior en el análisis de impactos acumulativos.

2. Ruido durante la operación. El ruido no solo va a aumentar mientras duren las obras. Con más pistas y más camiones, también va a aumentar durante la operación, y eso afectará a los barrios que están más cerca de la ruta. No me parece suficiente instalar pantallas acústicas sin demostrar que con ellas se cumple la norma en las casas. Solicito que el titular presente mediciones o modelaciones en los receptores y que explique qué hará si las pantallas no bastan.

3. Emisiones subestimadas. Para la etapa de operación, el estudio calcula el material particulado y los gases considerando solo los vehículos de la concesionaria que harán mantención y atenderán emergencias. Sin embargo, el objetivo del proyecto es justamente que circulen más vehículos. Solicito que se estimen las emisiones considerando el aumento real del flujo vehicular proyectado.

4. Reasentamiento sin recursos asegurados. Las medidas de compensación para las familias que serán expropiadas dependen de subsidios del MINVU, es decir, de un ministerio distinto al que presenta el estudio. Así, nada garantiza que esos recursos vayan a estar disponibles. Solicito que el titular explique cómo asegurará el financiamiento de estas medidas y qué pasará si los subsidios no llegan.

5. Peajes. Los pórticos de peaje en Barrancas y Reuss afectarían directamente el bolsillo de quienes vivimos aquí, especialmente de las personas de sectores alejados del centro que no tienen otra forma de llegar a servicios básicos como salud, trámites o comercio. Solicito que se evalúe este impacto sobre el medio humano y que se consideren exenciones o alternativas para la población local.

Conclusión. Por todo lo anterior, considero que el estudio no evalúa correctamente la significancia de varios impactos. Solicito que el SEA exija al titular corregir estos puntos y que, si no lo hace, el proyecto no sea aprobado en su forma actual."

1253. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

1. Calidad del Aire, Polvo y Contaminación Sanitaria (Esencial para el Agua)

El polvo en suspensión es el enemigo número uno de una planta de embotellado de agua por el riesgo de contaminación cruzada.

***2. Contaminación microbiológica por vectores:** La demolición de 4 casas antiguas provocará el desplazamiento masivo de plagas (roedores e insectos) hacia mi propiedad.*

Compensación: Cordón sanitario perimetral previo a la demolición y un plan de control de plagas certificado quincenal costeado por el proyecto."

1254. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

1. Calidad del Aire, Polvo y Contaminación Sanitaria (Esencial para el Agua)

El polvo en suspensión es el enemigo número uno de una planta de embotellado de agua por el riesgo de contaminación cruzada.

***3. Polvo en los envases de almacenamiento:** Los bidones vacíos acopiados o en tránsito se contaminarán superficialmente, duplicando los costos de sanitización externa.*

o Compensación: Construcción de una bodega de acopio temporal completamente sellada o galpón cerrado para resguardar los envases."

1255. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en barrancas y ocupo todos los días la ruta 78 y acceso sur a San Antonio para ir a trabajar y estar con la familia.

1 nos cobraran por movernos dentro de nuestro propio territorio."

1256. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que la instalación de nuevos pórticos TAG en San Antonio podría afectar económicamente a quienes vivimos en la comuna y debemos desplazarnos diariamente por motivos de trabajo, estudios o salud. No me parece justo que los residentes tengamos que asumir nuevos gastos por movilizarnos dentro de nuestra propia ciudad.

Además, es importante evaluar los efectos que este proyecto podría generar en el tránsito, los barrios cercanos, la calidad de vida de los vecinos y el medioambiente, especialmente en sectores naturales como el humedal Ojos de Mar. Es fundamental que se escuche a la comunidad y que se busquen alternativas para mejorar la conectividad sin perjudicar económicamente a los habitantes ni afectar nuestro entorno. Solicito que se revisen los posibles cobros, se consideren medidas especiales para los residentes y se entregue información clara y transparente sobre cómo este proyecto afectará a quienes vivimos en San Antonio."

1257. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

1. Calidad del Aire, Polvo y Contaminación Sanitaria (Esencial para el Agua)

El polvo en suspensión es el enemigo número uno de una planta de embotellado de agua por el riesgo de contaminación cruzada.

4. Caída de material particulado en camiones de reparto: *El agua ya envasada y lista para despacho se cubrirá de polvo durante la carga.*

Compensación: Habilitación de una zona de carga techada y protegida con cortinas de PVC de alto tráfico."

1258. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

1. Calidad del Aire, Polvo y Contaminación Sanitaria (Esencial para el Agua)

El polvo en suspensión es el enemigo número uno de una planta de embotellado de agua por el riesgo de contaminación cruzada.

5. Polvareda por tránsito de maquinaria pesada: *Al quedar como esquina, el flujo de camiones tolva levantará polvo directamente hacia mi fachada.*

Compensación: Humectación diaria obligatoria del suelo (mínimo 3 veces al día) en el perímetro de mi PYME y pavimentación prioritaria de la nueva calzada."

1259. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto, por el perjuicio económico que podría generar a trabajadores, familias, estudiantes y adultos mayores, aumentando el costo de sus desplazamientos cotidianos.

Este rechazo se fundamenta en los principios de igualdad ante la ley y bien común, consagrados en los artículos 1 y 19 número 2 de nuestra Constitución Política y, en la necesidad de evaluar los posibles efectos sobre los sistemas de vida y costumbres de la población, conforme al artículo 11 letra c de la ley 19.300.

Por lo tanto, solicito que se rechace la instalación de estos pórticos y se consideren alternativas viales, que no impongan nuevas cargas económicas a todos los habitantes de San Antonio."

1260. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto eleva el costo de vida de familias que se trasladan diariamente por zonas habitacionales hacia sus respectivos trabajos y colegios, precarizando aún más la vida de cada habitante de la zona. Además, afecta directamente en la calidad de vida de las familias por el tránsito de transporte de carga y contaminación acústica y ambiental."

1261. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

1. Calidad del Aire, Polvo y Contaminación Sanitaria (Esencial para el Agua)

El polvo en suspensión es el enemigo número uno de una planta de embotellado de agua por el riesgo de contaminación cruzada.

6. Almacenamiento de residuos de demolición: *El acopio temporal de escombros de las 4 casas al lado de mi planta generará hongos y esporas suspendidas.*

Compensación: Prohibición de acopiar escombros a menos de 50 metros de mi propiedad; retiro inmediato en camiones encarpados."

1262. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Viajo constantemente q Melipilla y le gustaría tener una opción para no pagar ya que soy residente en la zona"

1263. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

2. Continuidad de Servicios Básicos (Agua y Luz)

Sin luz no hay bombas ni filtros; sin agua de red o pozo, no hay materia prima.

7. Cortes de energía por movimiento de postes: *La demolición obligará a reubicar el tendido eléctrico, interrumpiendo la cadena de producción.*

Compensación: Entrega en comodato de un generador eléctrico de respaldo (con combustible pagado) que cubra el 100% de la carga de la planta durante la obra."

1264. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No quiero TAG, san Antonio es chico y se tendrá que pagar a cada rato y eso es mucho gasto para todos los ciudadanos"

1265. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

2. Continuidad de Servicios Básicos (Agua y Luz)

Sin luz no hay bombas ni filtros; sin agua de red o pozo, no hay materia prima.

8. Variaciones de voltaje: *El uso de maquinaria pesada en la obra generará fluctuaciones que pueden quemar las bombas de agua y plantas de ozono/UV.*

Compensación: Instalación de un estabilizador de voltaje industrial y un seguro de cobertura total ante fallas de maquinaria provocadas por la obra."

1266. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

2. Continuidad de Servicios Básicos (Agua y Luz)

Sin luz no hay bombas ni filtros; sin agua de red o pozo, no hay materia prima.

9. Cortes o baja presión en la red de agua potable: *Los empalmes y movimientos de tierra pueden romper matrices de Esval o reducir la presión que alimenta mis estanques de llenado.*

Compensación: Abastecimiento alternativo prioritario mediante camiones aljibe de agua potable certificada si la presión baja del mínimo operativo de mis equipos."

1267. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

2. Continuidad de Servicios Básicos (Agua y Luz)

Sin luz no hay bombas ni filtros; sin agua de red o pozo, no hay materia prima.

10. Contaminación de la red de agua por vibraciones: *Los movimientos de tierra desprenden sedimentos internos de las cañerías matrices de la calle, tapando mis filtros de carbón activado prematuramente.*

Compensación: Suministro gratuito de un tren de pre-filtración de sedimentos de alta capacidad antes de la entrada a mis estanques principales."

1268. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El hacer pórticos para ingresar a san antonio no corresponde ya que los caminos se encuentran en pésimo estado sobre todo los caminos principales

Además que pasa con las personas que transitan diariamente por esos lugares, tendrán que gastar un adicional diario aproximado de dos mil pesos

Son realmente unos sinvergüenzas”

1269. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

3. Logística, Accesos, Carga y Descarga

Una distribuidora de agua depende 100% de la velocidad de entrada y salida de camiones.

11. Pérdida del frente de estacionamiento exclusivo: *Al demolerse las casas vecinas, perderé la zona segura de detención de mis camiones de reparto.*

Compensación: Habilitación de una bahía de estacionamiento y carga exclusiva para mi PYME en la nueva configuración vial de la esquina.”

1270. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

3. Logística, Accesos, Carga y Descarga

Una distribuidora de agua depende 100% de la velocidad de entrada y salida de camiones.

12. Bloqueo de accesos por faenas: *Maquinaria tapando la entrada de la casa/planta impedirá que los clientes compren directamente o que salgan los despachos.*

Compensación: Garantizar por contrato un acceso libre de tránsito vehicular las 24 horas; subsidio económico por cada día de bloqueo total.”

1271. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

3. Logística, Accesos, Carga y Descarga

Una distribuidora de agua depende 100% de la velocidad de entrada y salida de camiones.

13. Restricción de viraje para camiones repartidores: *La nueva geometría vial de la esquina podría impedir el radio de giro de camiones medianos o pesados.*

Compensación: Rediseño del radio de la nueva esquina para permitir el tránsito seguro de camiones de hasta 10 toneladas.”

1272. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por mi actividad laboral, debo transitar a diario desde Llolleo hacia la periferia y sectores rurales de la comuna, lo que hago por esta ruta.

En virtud de la instalación de pórticos de peajes, me significará un desembolso adicional no contemplado en mis gastos normales, los que no puedo agregar a mi actividad, así es que será un desmedro relevante a mis ingresos.”

1273. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

3. Logística, Accesos, Carga y Descarga

Una distribuidora de agua depende 100% de la velocidad de entrada y salida de camiones.

14. Aumento de los tiempos de ruta por congestión de la obra: *Los tacos generados por los desvíos retrasarán el reparto, aumentando el gasto de combustible.*

Compensación: Tarjeta de combustible mensual o compensación económica por lucro cesante debido a ineficiencia logística forzada.”

1274. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

3. Logística, Accesos, Carga y Descarga

Una distribuidora de agua depende 100% de la velocidad de entrada y salida de camiones.

15. Peligro de accidentes en zona de carga: *Al quedar expuestos en una esquina abierta, los trabajadores corren riesgo de atropello al cargar bidones.*

Compensación: Instalación de barreras de protección de hormigón (tipo New Jersey) temporales durante la obra y definitivas en la esquina final.”

1275. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“Por medio de la presente, formulo una observación ciudadana respecto del proyecto “**Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio**”, atendidos los antecedentes de su tramitación y los efectos que la instalación de pórticos de peaje podría generar en la población de la comuna y provincia de San Antonio.*

La observación se refiere, en primer lugar, a la información entregada durante el desarrollo del proyecto y a las instancias de participación de las autoridades locales y de la comunidad. En segundo término, se refiere a los posibles efectos económicos y sociales que la instalación de pórticos podría ocasionar en la vida cotidiana de sus habitantes.

1. Información, transparencia y participación durante el desarrollo del proyecto

De acuerdo con los antecedentes conocidos por la comunidad, el proyecto fue presentado ante el Concejo Municipal de San Antonio en el año 2021. Sin embargo, en esa instancia no se habría informado de manera clara y precisa la instalación y ubicación de los cuatro pórticos mencionados

para los sectores de Aguas Buenas, Puangue, Luis Reuss y Barrancas. Según lo señalado en la historia del proyecto, la autoridad comunal y el Concejo Municipal habrían tomado conocimiento de estos antecedentes recién durante el año 2026.

En la presentación efectuada el año 2021 habría participado, además, don Jorge Gortari, en su calidad de integrante del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Obras Públicas. Posteriormente, el proyecto habría sido desistido el año 2024 y presentado nuevamente en 2026, incorporando explícitamente la instalación y ubicación de los pórticos.

La eventual falta de información oportuna sobre una materia de esta relevancia genera dudas respecto de la transparencia con que se desarrolló el proceso y de las posibilidades efectivas que tuvieron las autoridades locales y la ciudadanía para conocer y pronunciarse sobre sus características.

Al respecto, la Ley N.º 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, establece que la función pública debe ejercerse con transparencia. Por su parte, el artículo 16 de la Ley N.º 19.880 reconoce los principios de transparencia y publicidad en los procedimientos administrativos. En consecuencia, se solicita que los organismos competentes examinen los antecedentes del caso a la luz de dichos principios y de la normativa aplicable al procedimiento de evaluación ambiental.

Por lo anterior, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que requiera al titular del proyecto y, cuando corresponda, a los organismos públicos competentes:

1. *Informar **cuándo, dónde y de qué manera** se comunicó a la Municipalidad de San Antonio, al Concejo Municipal y a la comunidad la instalación de los pórticos y su ubicación específica.*
2. *Individualizar las reuniones, presentaciones u otras instancias en que se haya entregado dicha información, acompañando las convocatorias, actas, presentaciones, registros de asistencia y demás antecedentes disponibles.*
3. *Aclarar si la instalación y ubicación de los pórticos fueron informadas en la presentación realizada ante el Concejo Municipal durante 2021 y, en caso afirmativo, identificar el documento que lo acredita.*
4. *Explicar las diferencias entre los antecedentes presentados durante el año 2021, el proyecto desistido en 2024 y el ingresado en 2026, particularmente en lo referido a los pórticos de peaje.*
5. *Informar si la Municipalidad y la comunidad fueron convocadas a instancias de información o participación sobre esta materia y, de no haberlo sido, explicar las razones.*

La entrega tardía o insuficiente de información sobre los pórticos podría haber limitado la participación informada de la comunidad y contribuido al rechazo que hoy existe respecto de esta medida. Por ello, solicito que estos antecedentes sean aclarados y considerados durante la evaluación del proyecto.

2. Efectos económicos y alteración de la vida cotidiana de la población

La instalación de pórticos de peaje podría generar costos adicionales para las personas que utilizan habitualmente estas vías para desplazarse dentro de la comuna, acceder a servicios, concurrir a sus lugares de trabajo o realizar actividades cotidianas.

En particular, preocupa la situación de las familias del sector de Aguas Buenas y de quienes asisten a la escuela de dicha localidad. Si la ubicación de un pórtico obliga a madres, padres o personas cuidadoras a pagar por trasladar a sus hijos e hijas al establecimiento educacional, se incorporaría un gasto que actualmente no deben asumir, afectando su presupuesto familiar y las condiciones en que acceden a la educación.

Asimismo, el cobro podría afectar a quienes residen o trabajan en el sector y necesitan movilizarse de manera frecuente dentro de la comuna. Estos efectos no deben examinarse únicamente desde la perspectiva del transporte de carga, sino también considerando los desplazamientos habituales de vehículos particulares y las necesidades de acceso de la población local.

A ello se suma el posible aumento de los costos de transporte de los vehículos que abastecen al comercio local. Dichos costos podrían trasladarse, total o parcialmente, al precio de bienes y servicios, afectando el poder adquisitivo de las familias y el costo de vida en la comuna.

En consecuencia, solicito que el titular:

1. *Identifique las rutas y desplazamientos habituales de la población que podrían verse afectados por el cobro, especialmente aquellos relacionados con educación, trabajo, comercio y acceso a servicios.*
2. *Determine el tránsito habitual de **vehículos menores**, diferenciándolo del transporte de carga, e identifique a las comunidades y sectores que utilizan dichas vías.*
3. *Evalúe y cuantifique, mediante supuestos y antecedentes verificables, los costos que la instalación y operación de los pórticos podrían significar para las familias de Aguas Buenas, las personas vinculadas a su escuela y la comunidad de San Antonio que utiliza habitualmente estas vías.*
4. *Analice los posibles efectos indirectos del cobro sobre el abastecimiento del comercio local y el costo de bienes y servicios.*
5. *Explique cómo estos antecedentes fueron considerados en la identificación y evaluación de los efectos del proyecto sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, especialmente en relación con sus desplazamientos y acceso a servicios.*

3. Alternativas para evitar o reducir la carga sobre la comunidad

Las obras contempladas buscan mejorar la conectividad y generar beneficios para la actividad logística y portuaria. Por ello, considero necesario examinar alternativas que eviten que los costos de los pórticos recaigan de manera desproporcionada sobre los habitantes de San Antonio que utilizan estas vías en sus desplazamientos cotidianos.

Entre dichas alternativas, solicito que se evalúe la posibilidad de que la Empresa Portuaria San Antonio asuma los costos asociados a los pórticos o, en su defecto, que estos se ubiquen en sectores estratégicos utilizados exclusivamente por vehículos de carga que ingresan o salen del puerto. Asimismo, solicito que se informen otras alternativas o medidas que permitan evitar o reducir los costos para la población local.

En definitiva, solicito que esta observación sea considerada en la evaluación ambiental del proyecto y que el titular entregue antecedentes claros, fundados y verificables sobre la información proporcionada a la comunidad, los posibles efectos de los pórticos y las alternativas disponibles para proteger las condiciones de vida de los habitantes de San Antonio."

1276. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

3. Logística, Accesos, Carga y Descarga

Una distribuidora de agua depende 100% de la velocidad de entrada y salida de camiones.

16. Daños a vehículos de la PYME por proyección de piedras: *Las demoliciones y excavaciones pueden trizar parabrisas o abollar la flota de reparto.*

Compensación: Habilitación de un estacionamiento techado y protegido para la flota dentro del recinto de la obra o seguro automotriz pagado por la constructora."

1277. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo, dejen la fauna tranquila"

1278. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

4. Vulnerabilidad Estructural y Seguridad Terrenal

Mi casa pasa de estar protegida en el medio de la cuadra a quedar completamente expuesta.

17. Daño estructural por pérdida de confinamiento del suelo: *Al demoler las 4 casas continuas, el suelo que sostiene mis cimientos perderá presión lateral, arriesgando grietas en la planta de agua.*

Compensación: Estudio de mecánica de suelos previo y muros de contención/submuración pagados por el proyecto antes de demoler."

1279. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

4. Vulnerabilidad Estructural y Seguridad Terrenal

Mi casa pasa de estar protegida en el medio de la cuadra a quedar completamente expuesta.

18. Vibraciones de alto impacto: *El uso de rotomartillos y excavadoras puede trizar los estanques de almacenamiento de agua de polietileno o acero inoxidable.*

Compensación: Monitoreo de vibraciones las 24 horas y reemplazo inmediato de cualquier componente del sistema de purificación dañado."

1280. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

4. Vulnerabilidad Estructural y Seguridad Terrenal

Mi casa pasa de estar protegida en el medio de la cuadra a quedar completamente expuesta.

19. Exposición total a la delincuencia (Efecto Esquina): *Al retirar las 4 casas, mi propiedad quedará visible desde múltiples ángulos, aumentando el riesgo de robos a la recaudación y equipos.*

Compensación: Cierre perimetral definitivo de alta seguridad (muro sólido o reja bulldog con concertina) e instalación de un sistema de cámaras de vigilancia conectado a la central de mi PYME."

1281. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifestar que tengo una pequeña empresa de servicios, por lo que debo movilizarme varias veces al día por esta ruta.

Mis ruta habituales desde Llolleo es a: Malvilla, Leyda, Lo Abarca, aparte de diversos sectores de la ciudad y comuna.

Me preocupa que por mi trabajo tendré que asumir costos no contemplados, por pago de peajes, lo que perjudicará mis ingresos ya que no tengo como rebajar estos gastos.

Espero que las autoridades tomen en consideración que somos una comuna ya empobrecida, cuya actividad comercial la mantenemos a costa de muchos sacrificios."

1282. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

4. Vulnerabilidad Estructural y Seguridad Terrenal

Mi casa pasa de estar protegida en el medio de la cuadra a quedar completamente expuesta.

20. Pérdida de la fachada comercial original: *El entorno cambiará drásticamente, haciendo que el negocio pierda su identidad barrial.*

o Compensación: Financiamiento para el diseño e instalación de un nuevo letrero comercial corporativo de alta visibilidad para la nueva esquina."

1283. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Bueno, la verdad que este proyecto de poner tac , es un proyecto que afectará aún más a los bolsillos de muchas personas , cuales van a trabajar y también a estudiar sería más gasto adicional a diario el cual se está todo más caro como para empezar a cobrar para entrar y salir a san antonio

espero no se ponga tac"

1284. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Materia: Oposición a la instalación de nuevos pórticos de peaje y solicitud de evaluación de sus impactos sobre la comunidad.

Manifiesto mi preocupación y oposición a la instalación de nuevos pórticos de peaje en el acceso sur a San Antonio, debido a las consecuencias que esta medida podría generar sobre la conectividad, la economía familiar y la calidad de vida de quienes habitan la comuna.

Si bien reconozco la necesidad de modernizar la infraestructura vial, mejorar la seguridad y facilitar el transporte de carga asociado a la actividad portuaria, considero que estos avances no deben realizarse trasladando sus costos a los habitantes que utilizan diariamente estas vías para desplazarse dentro de su propio territorio.

En primer lugar, el cobro por desplazamientos habituales entre sectores de una misma comuna podría representar una carga económica permanente para las familias, especialmente para quienes necesitan

trasladarse por motivos laborales, educativos, médicos o de cuidado familiar. Esta situación podría afectar de manera desproporcionada a los hogares de menores ingresos y restringir sus posibilidades de movilidad.

En segundo lugar, la instalación de peajes podría incentivar el uso de rutas alternativas para evitar los cobros, provocando un aumento del tránsito en calles urbanas y sectores residenciales. Esto podría generar mayor congestión, contaminación atmosférica, ruido y riesgos de accidentes, afectando tanto a conductores como a peatones y residentes.

En tercer lugar, resulta fundamental considerar que San Antonio es una ciudad portuaria cuya infraestructura vial responde, en parte importante, a necesidades logísticas de alcance nacional. Por ello, resulta cuestionable que los habitantes deban asumir nuevos costos para desplazamientos cotidianos como consecuencia de obras destinadas también a fortalecer la actividad portuaria.

Asimismo, solicito que el proyecto sea evaluado considerando lo establecido en el artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y el artículo 7 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, particularmente en relación con la posible alteración de los sistemas de vida de los grupos humanos, las restricciones a la conectividad y las dificultades de acceso a servicios e infraestructura básica.

En consecuencia, solicito:

1. Revisar la ubicación de los pórticos proyectados, priorizando alternativas que eviten cobrar por desplazamientos cotidianos dentro de la comuna.

2. Evaluar los efectos del cobro sobre los patrones de movilidad, los tiempos de traslado y el acceso de la población a servicios esenciales, considerando especialmente a los grupos socioeconómicamente más vulnerables.

3. Realizar estudios de tránsito que permitan identificar posibles desplazamientos de vehículos hacia calles residenciales, considerando sus efectos sobre la seguridad vial, la contaminación y la calidad de vida.

4. Evaluar alternativas que garanticen una conectividad local gratuita, segura y eficiente, junto con mecanismos de exención para residentes si los pórticos llegaran a implementarse.

5. Asegurar que la evaluación ambiental considere integralmente los efectos de esta infraestructura sobre la población local y que se establezcan las medidas necesarias para prevenir o mitigar los impactos identificados.

Finalmente, considero que el desarrollo de San Antonio debe traducirse en mejores condiciones de vida para sus habitantes, no en nuevas barreras económicas o territoriales. La modernización de la infraestructura vial es necesaria, pero debe ser compatible con el derecho de las comunidades a mantener una conectividad accesible y segura.

Solicito que esta observación sea debidamente considerada y respondida de manera fundada durante el proceso de evaluación ambiental del proyecto."

1285. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

4. Vulnerabilidad Estructural y Seguridad Terrenal

Mi casa pasa de estar protegida en el medio de la cuadra a quedar completamente expuesta.

21. Ruido excesivo para el personal: *El ruido de la demolición impedirá la correcta comunicación radial/telefónica para tomar pedidos.*

Compensación: Aislamiento acústico de la oficina de atención al cliente (ventanas termopanel) costeado por la empresa constructora."

1286. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

4. Vulnerabilidad Estructural y Seguridad Terrenal

Mi casa pasa de estar protegida en el medio de la cuadra a quedar completamente expuesta.

22. Acumulación de aguas lluvia hacia mi propiedad: *Al cambiar la pendiente de la calle por las demoliciones, el agua de lluvia de la nueva esquina podría inundar mi planta.*

Compensación: Construcción de sumideros de aguas lluvia e infraestructura de drenaje perimetral que desvíe los flujos lejos de mi PYME."

1287. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

5. Impacto Económico, Clientes y Lucro Cesante

El desorden alejará a los clientes que compran directo en planta.

23. Caída de ventas presenciales por entorno hostil: *Los clientes particulares no querrán ir a comprar bidones a una zona llena de escombros, ruido y tierra.*

Compensación: Indemnización mensual por concepto de pérdida de ventas al detalle basada en el promedio de facturación del año anterior."

1288. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

5. Impacto Económico, Clientes y Lucro Cesante

El desorden alejará a los clientes que compran directo en planta.

24. Pérdida de plusvalía y atractivo visual: *Una planta de agua debe proyectar pulcritud; quedar al lado de un sitio eriazo temporal destruye esa imagen.*

Compensación: Pintura total de la fachada exterior de la PYME una vez terminada la demolición y hermoseamiento del entorno de la esquina (áreas verdes)."

1289. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

5. Impacto Económico, Clientes y Lucro Cesante

25. Costos extra de limpieza interna: *El polvo obligará a limpiar las salas de proceso tres o cuatro veces más al día, gastando más insumos químicos y horas hombre.*

Compensación: Subsidio económico mensual para la compra de insumos de sanitización y contratación de personal extra de aseo."

1290. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por mi actividad laboral, debo desplazarme hacia diversos sectores y localidades de la comuna, por lo que me preocupa de sobremanera el tener que considerar mayores gastos por pago de peajes en estos trayectos.

Además, agregar que ya tenemos desembolsos adicionales por gastos de combustibles que día a día se encarecen, que nuestra comuna está catalogada con un nivel de empobrecimiento, cesantía, altos costos de arriendos y trabajos de baja remuneración.

Por lo anterior, solicito al SEA le pida al Titular la derogación de esta medida, o en su efecto, que modifique la ubicación de estos pórticos, para que sean los usuarios del puerto los que incurran en estos pagos."

1291. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

5. Impacto Económico, Clientes y Lucro Cesante

26. Desconexión de líneas telefónicas e internet corporativo: *El retiro de postes de las casas demolidas puede cortar la fibra óptica, dejándome sin sistema de pedidos web.*

Compensación: Provisión de un sistema de internet satelital de emergencia (ej. Starlink) operativo durante los meses de transición vial."

1292. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por medio de la presente, manifiesto formalmente mi oposición a la ejecución de los pórticos considerados en el proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, debido a las posibles consecuencias que estas obras podrían generar en la conectividad, la planificación urbana, la calidad de vida y el desarrollo de nuestra comuna.

Considero que una intervención de esta magnitud no debe evaluarse únicamente desde la perspectiva de la infraestructura vial, sino también desde sus efectos sobre las personas que habitan San Antonio, su movilidad cotidiana y el desarrollo futuro de la ciudad.

La construcción de estos pórticos debe ser objeto de una revisión rigurosa, especialmente respecto de su necesidad, ubicación, justificación técnica y consecuencias para los habitantes de la comuna. Solicito que se evalúe si existen alternativas que permitan mejorar la conectividad y la circulación vehicular sin generar nuevas barreras físicas, dificultades de desplazamiento ni efectos negativos sobre los sectores aledaños.

Asimismo, considero fundamental que se analicen los impactos acumulativos que esta intervención podría producir junto con las demás obras contempladas en el proyecto, incluyendo sus eventuales efectos sobre el tránsito local, los accesos a los barrios, las actividades económicas y la vida cotidiana de la población.

San Antonio necesita soluciones viales que respondan a las necesidades reales de sus habitantes, no intervenciones cuya conveniencia se dé por supuesta sin una evaluación suficiente de sus consecuencias sociales y territoriales. Por ello, cualquier decisión debe sustentarse en antecedentes técnicos transparentes, una evaluación integral de las alternativas y una participación ciudadana efectiva.

En consecuencia, solicito que se revise la pertinencia de ejecutar los pórticos proyectados y que se evalúen alternativas menos invasivas que permitan alcanzar los objetivos de conectividad vial sin comprometer el bienestar de la comunidad. Asimismo, solicito que las observaciones ciudadanas sean respondidas de manera fundada y que se justifique expresamente por qué se considera necesaria esta intervención frente a las alternativas disponibles.

Por las razones expuestas, manifiesto mi rechazo a la ejecución de los pórticos en los términos actualmente planteados y solicito que no se autorice su construcción sin que previamente se hayan evaluado, de manera transparente y participativa, sus impactos y las alternativas posibles."

1293. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

5. Impacto Económico, Clientes y Lucro Cesante

27. Pérdida de espacio publicitario natural: *Si las casas vecinas tenían visibilidad que ayudaba al negocio o si se genera un muro ciego de la autopista que tape mi PYME.*

Compensación: Permiso exclusivo y financiamiento para colocar un tótem publicitario de mi marca de agua en la nueva vereda/esquina."

1294. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Que se haga el proyecto no más!! Hasta cuando chile sigue así. La plata no crece en los árboles"

1295. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de nuevos pórticos de peaje representa un costo adicional injustificadamente aplicado a la ciudadanía de San Antonio, lo cual desincentiva significativamente la movilidad hacia otras localidades, disminuyendo la calidad de vida de una ciudad que ya se ve severamente afectada por el impacto ambiental de la actividad portuaria y por la baja retribución económica de esta."

1296. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con este proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, ya que perjudica directamente a los residentes de san antonio"

1297. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

28. Riesgo de fiscalización y sumario sanitario: *La Seremi de Salud podría sancionarme si encuentra polvo de la obra dentro de la planta, aunque no sea mi culpa. -> Compensación: Acta técnica del SEA que exima de responsabilidad a la PYME por contaminación externa provocada por la Ruta 78."*

1298. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

29. Contaminación por gases de combustión: *Los camiones de la obra emiten CO2 que puede ser absorbido por el agua en procesos de aireación. -> Compensación: Sellado e inertización con nitrógeno o filtros de carbón en los venteos de los estanques."*

1299. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Las y los sanantoninos no queremos más peajes.

Ello, porque somos una ciudad que carece de trabajo, que tiene muchas necesidades y poco apoyo del estado y gobiernos de turno.

No es lógico que para circular en los alrededores de la ciudad, tengamos que pagar peaje, más cuando esta ruta no es la prioridad del MOP, porque la ruta es de acceso al puerto y se agregó un par de accesos a la ciudad, para compensar los daños y externalidades negativas que nos deja día a día."

1300. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

30. Plagas subterráneas: *Movimiento de nidos de hormigas y termitas de las estructuras demolidas. -> Compensación: Barrera química subterránea en el límite de la propiedad."*

1301. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto formalmente mi oposición a la instalación de pórticos de telepeaje contemplados en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a sus potenciales consecuencias económicas y sociales para los habitantes de la comuna de San Antonio y sus alrededores.

Considero que la implementación de estos pórticos puede significar un aumento directo del costo de los desplazamientos cotidianos, afectando a trabajadores, estudiantes, familias, comerciantes y a todas las personas que necesitan trasladarse frecuentemente por esta vía para desarrollar sus actividades habituales.

1. Aumento del costo de vida y perjuicio económico para los habitantes

La incorporación de nuevos cobros por el uso de una vía de acceso habitual puede representar un gasto adicional recurrente para las familias, especialmente para quienes deben desplazarse diariamente por motivos laborales, educacionales, médicos o familiares. Este costo se suma a los gastos de combustible, mantención vehicular y otros gastos básicos que ya deben asumir los ciudadanos.

Solicito que se evalúe y transparenten los costos efectivos que esta medida supondría para los usuarios frecuentes, considerando distintos perfiles de desplazamiento y su impacto acumulativo en la economía familiar.

2. Falta de justificación clara de los beneficios para la comunidad local

No considero suficiente justificar una intervención de esta naturaleza sin demostrar de manera clara, objetiva y verificable cuáles serán los beneficios concretos para la calidad de vida de los habitantes de San Antonio. Solicito que se expliquen los objetivos específicos de la instalación de los pórticos y que se presenten antecedentes que permitan determinar si sus beneficios sociales y territoriales compensan los costos que deberán asumir los usuarios.

En particular, solicito que se aclare si la medida generará mejoras comprobables en la seguridad vial, los tiempos de desplazamiento, la conectividad, la congestión vehicular o la infraestructura disponible para la población local.

3. Posibles efectos sobre el tránsito y la conectividad comunal

Solicito que se evalúe si la implementación de estos cobros podría incentivar el uso de rutas alternativas, trasladando parte del flujo vehicular hacia calles y avenidas de la comuna. Este escenario podría generar congestión, mayores tiempos de viaje, contaminación y riesgos viales en sectores residenciales, efectos que deben ser analizados mediante antecedentes técnicos y no descartados sin evaluación.

4. Proporcionalidad de la medida y evaluación de alternativas

Considero necesario que se justifique la proporcionalidad de la intervención y que se evalúen alternativas que permitan mejorar la conectividad y la infraestructura vial sin imponer costos adicionales desproporcionados a los habitantes locales. Solicito que se transparenten las alternativas consideradas, sus costos, sus beneficios y las razones técnicas por las cuales se habría optado por la solución propuesta.

SOLICITUD

Por las razones expuestas, solicito que estas observaciones sean consideradas y respondidas fundadamente durante el procedimiento de evaluación ambiental; que se evalúen de manera rigurosa los impactos económicos, sociales, territoriales y de movilidad que pudieran derivarse del proyecto; y que se revisen la necesidad, la localización y las alternativas de implementación de los pórticos.

Asimismo, solicito que no se otorgue una calificación ambiental favorable sin que se hayan evaluado adecuadamente los impactos relevantes y se hayan adoptado medidas eficaces para prevenirlos, mitigarlos o compensarlos, según corresponda.

Mi oposición se fundamenta en la defensa de la calidad de vida, la movilidad cotidiana y la economía de los habitantes de San Antonio. Las decisiones sobre infraestructura vial deben responder a necesidades públicas demostrables y no traducirse en una carga económica adicional para la ciudadanía sin una justificación transparente de sus beneficios."

1302. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

31. Vibración en la mesa de llenado: *Descalibración de las balanzas y dosificadoras automáticas de bidones. -> Compensación: Financiamiento de soportes antivibratorios industriales para la maquinaria."*

1303. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

32. Obstrucción de alcantarillado: *Los escombros pueden tapar las cámaras de inspección de mi planta. -> Compensación: Limpieza y varillado preventivo mensual del alcantarillado por la constructora."*

1304. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

33. Almacenamiento de combustibles de la obra cerca de mi muro: *Riesgo de explosión o filtración química al suelo de mi planta. -> Compensación: Prohibición de instalar faenas de reabastecimiento a menos de 100 metros."*

1305. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que es perjudicial tanto para el turismo, y mayormente para los que habitamos en la zona. Sabemos que la escasez de empleo es alta y los sueldos también son bajos. El hecho de la instalación de pórticos impactaría directamente en la economía en el hogar de cada residente de la zona. Es bien sabido que muchas veces ni sustento en cuanto alimentos muchas veces hay en los hogares. Por lo demás todo se encarecería. Debido a que los costos de distribución aumentarían."

1306. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

34. Modificación de la dirección postal: *Al cambiar la calle o quedar en esquina, puede haber problemas con el SII y patentes comerciales. -> Compensación: Asesoría legal corporativa pagada para regularizar la nueva dirección sin costo para la PYME."*

1307. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de nuevos pórticos TAG en los accesos a San Antonio ya que considero que esta medida generaría impactos negativos en la calidad de vida, la economía familiar, la movilidad cotidiana y la conectividad territorial de quienes habitamos la comuna y provincia.

El hecho de que San Antonio sea una ciudad cuya actividad económica está estrechamente vinculada al puerto, el transporte y la actividad logística no justifica que sus habitantes deban asumir de forma desproporcionada los costos de su infraestructura, debiendo pagar más para desplazarse dentro de su propio territorio, sin aporte real a la vida diaria de estas personas, afectando a trabajadores, estudiantes, familias y personas que deban acceder a servicios de salud, comercio, entre otros. Personalmente, esto afectaría los costos de traslado de mi familia, afectando directamente nuestra economía y, por tanto, nuestra calidad de vida.

También considero necesario evaluar si la ubicación de los pórticos podría generar barreras económicas de movilidad, aumentar la segregación territorial o incentivar el uso de vías alternativas, teniendo consecuencias como un aumento de la congestión vial, los tiempos de viaje, las emisiones contaminantes y la seguridad.

Finalmente, expreso mi rechazo a que la modernización de la infraestructura vial se traduzca en una mayor carga económica para la población local. El desarrollo de San Antonio debe considerar las necesidades de sus habitantes, su derecho a una movilidad accesible y la protección de su calidad de vida. Por ello, solicito que no se otorgue una calificación ambiental favorable al proyecto mientras no se hayan evaluado y abordado adecuadamente los impactos planteados brevemente en esta observación ciudadana."

1308. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Mi preocupación se debe a que se verán afectados los precios del pasaje de buses interurbanos, debido al cobro de peajes en esta ruta hacia Santiago y Valparaíso, que se encarecerán para quienes usamos este transporte público.

También afectaría los costos a los vehículos particulares que vienen a visitar nuestra comuna desde Melipilla, Casablanca y otras comunas de la provincia. Como también a quienes viajamos a esos lugares para hacer compras y trámites diversos."

1309. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

36. Aumento de temperatura local: *Al retirar las casas vecinas (que daban sombra), el sol dará directo a mis muros, calentando el agua almacenada. -> Compensación: Instalación de aislación térmica exterior (EIFS) en los nuevos muros expuestos."*

1310. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

6. Observaciones de Operación Sanitaria y Normativa

37. Pérdida de visibilidad de los camiones al salir: *Riesgo de choque en la nueva esquina al incorporarse al flujo vial. -> Compensación: Espejos parabólicos de tránsito instalados por la concesionaria."*

1311. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

7. Seguridad del Personal y Gestión de Emergencias

38. Bloqueo de rutas de evacuación: *En caso de sismo o incendio, la obra puede tapar mi salida de emergencia. -> Compensación: Mantener una zona de resguardo peatonal libre de materiales frente a mi puerta principal."*

1312. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

7. Seguridad del Personal y Gestión de Emergencias 38.

39. Proyección de escombros mayores: *Riesgo de desprendimiento de techumbres o ladrillos hacia el techo de mi planta de agua. -> Compensación: Instalación de mallas de protección aérea (tipo salvalíneas) durante la demolición."*

1313. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

40. Estrés laboral del personal: *Trabajar con ruido extremo reducirá la productividad del llenado de agua. -> Compensación: Bonificación económica para el personal por condiciones adversas de trabajo, financiada por la constructora."*

1314. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

41. Inseguridad para turnos nocturnos: *Si purificas agua de noche, la esquina oscura tras las demoliciones es peligrosa. -> Compensación: Luminarias LED de alta potencia enfocadas hacia el perímetro de la PYME."*

1315. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

42. Uso de mi vereda por trabajadores de la obra: *Aglomeración de obreros almorzando o descansando en los accesos de la planta de agua. -> Compensación: Habilitación obligatoria de comedores internos dentro del predio de la obra, lejos de la PYME."*

1316. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por mi actividad laboral como feriante en la comuna, debo trasladarme a diario por ésta. Es por ello que me preocupa de sobremanera la posibilidad de tener que pagar peajes, para circular por esta ruta, recorrido que hago a diario.

Considero que no corresponde hacer estos pagos, por cuanto esta ruta tiene como fin el dar facilidad a las y los sanantoninos para circular de mejor manera por la periferia, como compensación a las molestias que nos genera el flujo de camiones desde y hacia el puerto. Ello, además de los semanales incrementos del combustible, que ya es una carga grande para nosotros, los pequeños comerciantes."

1317. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

44. Deterioro de pavimentos interiores: *El peso de las vibraciones externas puede trizar el piso epóxico (sanitario) de la sala de procesos. -> Compensación: Revestimiento epóxico nuevo pagado al finalizar las obras pesadas."*

1318. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

45. Retraso en servicios de emergencia: *Si hay un accidente, la ambulancia o bomberos tardarán más en llegar por el diseño de la obra. -> Compensación: Protocolo de emergencia prioritario visado por Carabineros y Bomberos para mi planta."*

1319. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

46. Daños por napas subterráneas: *Las excavaciones profundas de la trinchera pueden alterar el flujo de agua del sector. -> Compensación: Monitoreo hidrogeológico para asegurar que no afecte el suministro de agua."*

1320. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de pórticos de peaje no garantiza, por sí sola, que el sistema de acceso y salida de la ciudad de San Antonio sea más expedito ni que se solucionen los problemas de conectividad que afectan

a nuestros habitantes. Por el contrario, esta medida podría generar una nueva carga económica para las familias, trabajadores y pequeños comerciantes de una comuna que enfrenta importantes dificultades socioeconómicas.

San Antonio necesita proyectos de infraestructura que mejoren la conectividad, faciliten el desplazamiento de sus habitantes y promuevan un desarrollo territorial equitativo, no medidas que puedan profundizar las desigualdades existentes. La incorporación de múltiples pórticos de peaje podría transformarse en una barrera económica para la movilidad cotidiana, afectando especialmente a quienes deben trasladarse frecuentemente por motivos laborales, educacionales, de salud y otros servicios esenciales.

Asimismo, preocupa que esta infraestructura contribuya a una mayor segregación territorial, limitando las posibilidades de desplazamiento de la población y aumentando los costos asociados a vivir y trabajar en la comuna.

Por lo anterior, solicito que se reconsidere la instalación de pórticos de peaje en el proyecto y se evalúen alternativas de acceso al puerto que no impliquen nuevos cobros para los habitantes de San Antonio, priorizando el bienestar de la comunidad, la equidad territorial y una conectividad realmente eficiente*."*

1321. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

47. Pérdida de clientes corporativos (Oficinas): *Si no cumplo horarios por culpa de los tacos de la Ruta 78, perderé contratos grandes. -> Compensación: Fondo de garantía por pérdidas contractuales debido a causas viales demostrables."*

1322. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Según la revisión realizada al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" que tiene como titular a la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas, me permito observar:

El texto establece como objetivo de la concesión el incremento de la capacidad de la infraestructura de la ruta en concesión y la mejora de su nivel de servicio, incorporando nueva infraestructura que permita mejorar la conectividad al transporte de carga y de pasajeros, tanto colectiva como particular, incluida su funcionalidad portuaria.

El Proyecto se diseñaría para:

- *Proporcionar conectividad y sustentabilidad al desarrollo social, económico, turístico y productivo;*
- *Proporcionar una infraestructura que potencie y fomente el acceso al Puerto de San Antonio;*
- *Optimizar los tiempos de viaje y accesibilidad a la ciudad de San Antonio y sus alrededores, así como reducir los factores de riesgos actuales;*
- *Satisfacer los requerimientos y necesidades de los distintos usuarios asociados al proyecto;*
- *Proporcionar una nueva infraestructura vial que soporte el flujo vehicular esperado;*
- *Generar empleos relacionados con la construcción y operación de las nuevas vías.*

Sin embargo no están considerados los impactos acumulativos: el proyecto no considera el proyecto "Ampliación Puerto Exterior de San Antonio" en el análisis de impactos acumulativos y teniendo en cuenta de que el proyecto Puerto Exterior se encuentra aprobado con RCA vigente resulta imprescindible el proyecto que se somete a evaluación considere los impactos acumulativos que resultará de la ejecución de ambos proyectos.

Los niveles de presión sonora en la etapa de construcción, sino que también podrían aumentar en la etapa de ejecución debido al mayor flujo de vehículos que circularán lo que producirá una afectación a los sectores residenciales más cercanos. El sólo establecimiento de pantallas acústicas no asegura el cumplimiento de la norma en relación a los decibeles medidos en la fuente receptora.

Las emisiones atmosféricas de material particulado y gases son estimadas, en el proceso de ejecución, sólo considerando los móviles de concesionaria que se mantendrían en movimiento para tareas de mantención y emergencias por lo que el proyecto no se hace cargo del aumento de las emisiones de MP y gases que se aumentarán considerablemente por efectos del aumento del parque vehicular.

Las medidas de compensación para el componente de medio humano por afectación por expropiación (Reasentamiento) resultan insuficientes en tanto las medidas propuestas dependen de subsidios del Ministerio de Vivienda y Urbanismo por lo tanto, comprometen recursos de un ministerio distinto al que presenta este estudio de impacto ambiental (Ministerio de Obras Públicas) por lo que no se asegura de que se contarán con los recursos estatales necesarios para las medidas de compensación comprometidas.

Las instalaciones de pórticos para el cobro de peajes resultan especialmente improcedentes ya que esto afecta considerablemente la economía de la población en general y específicamente a aquella que habita en las localidades apartadas del radio urbano y que deben, utilizar obligatoriamente la vía en cuestión para acceder a servicios públicos de primera necesidad como asistir al hospital o a un establecimiento educativo.

Dadas estas consideraciones el proyecto tal como está debe ser desistido, evaluado y reformulado, especialmente respecto de la significancia de los impactos aquí atendidos."

1323. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al pórtico del TAG en San Antonio"

1324. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

48. Acumulación de basura en el "sitio eriazo" vecino: *Que la gente use las demoliciones como vertedero clandestino pegado a mi agua purificada. -> Compensación: Cierre total inmediato post-demolición con guardias de seguridad o cierre sólido."*

1325. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

49. Imposibilidad de futuras ampliaciones: *Al quedar la esquina fijada por la nueva vía, pierdo la opción de comprar los terrenos colindantes para crecer. -> Compensación: Mitigación económica por limitación de crecimiento comercial de la PYME o compensación a través de entrega de parte del terreno que quedara eriazo."*

1326. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por mi condición de salud, mi esposo debe llevarme a Melipilla para controles médicos, lo que me preocupa, por cuanto ya debemos considerar los gastos de traslado, que se verán incrementados al tener que considerar pago de peajes adicionales.

Nuestra situación económica es justada a un presupuesto mensual que ya tenemos designado, por lo que estos adicionales no sabemos como los solventaremos.

Además, mi esposo debe movilizarse por distintos sectores de la comuna por su trabajo, por lo cual también tendrá que asumir estos mayores costos y su remuneración no aumenta."

1327. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información personal oculta]

Propietario PYME elaboración y Producción de Agua Purificada

50. Falta de señalización de "Planta de Alimentos / Agua": *Los camiones de obra operan sin saber que al lado se procesa un producto de consumo humano. -> Compensación: Instalación de señalética vial oficial que indique: "Zona Sanitaria - Prohibido Generar Emisiones Contaminantes"."*

1328. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los peajes .

Cada día hay más congestión contaminantes delincuencia y sube el costo de la vida ."

1329. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No deben poner tag en nuestra comuna no corresponde"

1330. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Según la revisión realizada al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" cuyo titular es la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas, observamos los siguiente:

El proyecto es sometido al sistema de evaluación de impacto ambiental mediante la presentación de un estudio de impacto ambiental EIA ya que genera efectos característicos o circunstancias señaladas en el artículo 11 de la Ley 19.300, Sobre bases Generales del Medio Ambiente.

Se plantea ampliar y mejorar el tramo de Ruta 78 que accede a la ciudad de San Antonio, y generar nueva infraestructura para mejorar la conectividad del transporte de carga y de pasajeros, incluida su funcionalidad portuaria.

En base a lo anterior, el proyecto tiene contemplada las siguientes modificaciones:

- *Considera proyectar terceras pistas en ambos sentidos de tránsito de la vía troncal, hasta la divergencia de los ramales viales hacia los puertos;*
- *Nuevo Paradero de Buses y Pasarela Colinas del Mar;*
- *Proyectar dos nuevos lechos de frenado de emergencia;*
- *Mejoramiento del enlace Barrancas, sus lazos y ramales, debido al ensanche de la vía troncal.*
- *Reposición de la estructura Paso inferior la Playa;*
- *Obras de Paisajismo;*
- *Pórticos de Peaje Barrancas y Reuss;*
- *Mejoramiento de la Rotonda Curicó, con 3 pistas y aumento de radio interior;*
- *Mejoramientos de acceso y salida a Avenida Barros Luco;*
- *Nuevo acceso a Supermercado Líder;*
- *Nueva trinchera paralela a la trinchera existente, en Barros Luco;*
- *Ramal hacia Puerto exterior de dos pistas por sentido, desnivelada a través Paso Superior;*
- *Mejoramiento vial en área de Rotonda Pablo Neruda;*
- *Mejoramiento de la conectividad vial con nueva Ruta de La Fruta;*
- *Actualización de Iluminación incorporando tecnología LED;*
- *Actualización de toda la señalización de Seguridad Vial;*

El texto señala que el objetivo de la concesión es incrementar la capacidad de la infraestructura de la ruta en concesión y mejorar su nivel de servicio, incorporando nueva infraestructura que permita mejorar la conectividad al transporte de carga y de pasajeros, tanto colectiva como particular, incluida su funcionalidad portuaria.

En específico, el Proyecto se diseña para:

- *Proporcionar conectividad y sustentabilidad al desarrollo social, económico, turístico y productivo;*
- *Proporcionar una infraestructura que potencie y fomente el acceso al Puerto de San Antonio;*
- *Optimizar los tiempos de viaje y accesibilidad a la ciudad de San Antonio y sus alrededores, así como reducir los factores de riesgos actuales;*
- *Satisfacer los requerimientos y necesidades de los distintos usuarios asociados al proyecto;*
- *Proporcionar una nueva infraestructura vial que soporte el flujo vehicular esperado;*
- *Generar empleos relacionados con la construcción y operación de las nuevas vías.*

En el resumen de impactos relevantes y significativos del proyecto se identifican los componentes: Calidad del aire; Ruido; Hidrología; Hidrogeología; Fauna Terrestre; Áreas protegidas y sitios prioritarios para la conservación y Medio Humano, de estos se considera que los impactos de construcción afecta de manera significativa al medio humano para el Reasentamiento de grupos humanos y alteración significativa de sistemas de vida y costumbres asociado a expropiaciones requeridas para la ejecución de las obras del Proyecto, considerándose que los impactos a los otros componentes se consideran como NO SIGNIFICATIVO.

Por otra parte, el proyecto no considera el proyecto Ampliación Puerto Exterior de San Antonio" en el análisis de impactos acumulativos y teniendo en cuenta de que el proyecto Puerto Exterior se encuentra aprobado con RCA vigente resulta imprescindible el proyecto que se somete a evaluación considere los impactos acumulativos que resultará de la ejecución de ambos proyectos.

Se considera que el proyecto no sólo incrementará los niveles de presión sonora en la etapa de construcción, sino que también se aumentarán en la etapa de ejecución debido al mayor flujo de vehículos que circularán lo que producirá una afectación a los sectores residenciales más cercanos. El

sólo establecimiento de pantallas acústicas no asegura el cumplimiento de la norma en relación a los decibeles medidos en la fuente receptora.

Por otra parte, las emisiones atmosféricas de material particulado y gases son estimadas, en el proceso de ejecución, sólo considerando los móviles de concesionaria que se mantendrían en movimiento para tareas de mantención y emergencias por lo que el proyecto no se hace cargo del aumento de las emisiones de MP y gases que se aumentarán considerablemente por efectos del aumento del parque vehicular.

Se consideran además insuficientes las medidas de compensación para el componente de medio humano por afectación por expropiación (Reasentamiento) ya que las medidas propuestas dependen de subsidios del Ministerio de Vivienda y Urbanismo por lo tanto, comprometen recursos de un ministerio distinto al que presenta este estudio de impacto ambiental (Ministerio de Obras Públicas) por lo que no se asegura de que se contarán con los recursos estatales necesarios para las medidas de compensación comprometidas.

Por otra parte, también se consideran improcedentes las instalaciones de pórticos para el cobro de peajes ya que esto afecta considerablemente la economía de la población en general y específicamente a aquella que habita en las localidades apartadas del radio urbano y que deben, obligatoriamente, utilizar la vía para acceder a servicios públicos de primera necesidad en la comuna de San Antonio.

Señalar también que el proyecto tal como está debe ser desistido por el Titular para que se reformule evaluando correctamente la significancia de los impactos de los componentes ambientales considerando los impactos y medidas de mitigación compensación y reparación establecidas en el proyecto Puerto Exterior.

Finalmente manifestar mi total rechazo a este tipo de medidas que perjudican a la ciudadanía, en favor de intereses particulares, ¿quién toma estas decisiones?.”

1331. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“NO al Proyecto "Ruta 78, Fase 1 : Acceso Sur a San Antonio"

NO al Tag en San Antonio.

NO a los pórticos de peaje en San Antonio.”

1332. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“*MI RECHAZO TOTAL A LOS PÓRTICOS DE LA RUTA 78 EN SAN ANTONIO**

Yo estoy absolutamente en contra de los 4 pórticos que quieren instalar en el acceso sur de San Antonio.

Esto no es progreso, es un abuso.

Nos quieren cobrar por vivir aquí. Por ir del trabajo a la casa. Por llevar a los niños al colegio. Por ir al consultorio. No están cobrando un peaje para ir a Santiago, nos están cobrando por movernos dentro de nuestra propia ciudad, entre Barrancas, Llolleo, Cartagena y San Antonio.

Es una vergüenza lo que está haciendo el MOP:

Mientras en Santiago le bajan el TAG en 25% a la Autopista Central para que los santiaguinos paguen menos, acá en la V Región nos quieren poner 4 cobros nuevos. ¿Somos chilenos de segunda clase? San

Antonio mueve la carga de todo Chile con su puerto, aguantamos los camiones, la contaminación, los tacos, y ahora más encima nos quieren hacer pagar por eso.

Si aprueban esto:

**1. Nos meten la mano al bolsillo.* Una familia que se mueve todos los días entre Cartagena y San Antonio va a pagar más de $100.000 al mes solo en pórticos. Con el sueldo que hay aquí, es impagable.*

**2. Van a reventar las calles chicas.* Nadie va a querer pagar, todos nos vamos a ir por Barros Luco, Av. Chile, Providencia. Esas calles ya no dan más y no están hechas para tanto auto y camión.*

**3. Matan a Cartagena y al litoral.* El turista no va a venir si tiene que pagar 4 pórticos para llegar a la playa. El pescador, el feriante, el colectivero, todos pierden.*

Por eso apoyo el rechazo de la Municipalidad y de los vecinos. No queremos pórticos dentro de la ciudad.

Exigimos:

- NO a los pórticos urbanos.

- Tarifa CERO para los que vivimos en la Provincia de San Antonio.

- Que si quieren cobrar, que cobren fuera de la ciudad, no entre nuestras poblaciones.

**San Antonio no se vende y no se deja cobrar por vivir aquí.*"*

1333. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Colocar pórticos en san Antonio y alrededores, presentarían gran problema a "nosotros", los habitantes del puerto San Antonio.

Para los residentes de esta comuna, estamos en contra de la instalación de pórticos y cobranzas por hacer uso de dichos caminos. Especialmente a los que viven fuera de la zona portuaria que requieren transporte para llegar a sus respectivos destinos. Sea por trabajo, estudio, asuntos médicos y de salud.

Yo estoy en contra de pórticos y pagos de TAG."

1334. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en desacuerdo con que exista este pórtico, por temas medioambientales, también porque eso va a perjudicar mi paso hacia el trabajo, ya que es una vía que utilizo regularmente, todos los días."

1335. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Revisar la instalación de pórticos de cobro de peajes en sector enlace Ruta 78 con By Pass acceso al puerto de San Antonio.

Ya que para los usuarios permanentes de esas vías nuestros ingresos se verán disminuidos gravemente"

1336. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encarecimiento del costo de la vida basado en la usura y la degradación social, como puede ser posible que para trasladarse y entrar a la ciudad desde una comuna aledaña, lugar rural para ir a

trabajar o estudiar te cobren? hay que pagar para ir a trabajar? hay que pagar para ir a estudiar? que pretenden?"

1337. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de un nuevo pórtico de cobro TAG en el marco del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio.

Como residente de Llolleo, debo trasladarme diariamente a mi lugar de trabajo, ubicado en Aguas Buenas, por lo que el uso de esta ruta es una necesidad cotidiana y no un viaje ocasional. La implementación de un nuevo cobro representaría un gasto adicional permanente para quienes debemos utilizar esta vía para cumplir con nuestras obligaciones laborales.

Considero que esta medida afectaría directamente la economía de las familias de San Antonio, especialmente si se tienen en cuenta los sueldos que se pagan en la zona y el costo de vida actual. Es injusto que las personas que vivimos y trabajamos en la misma comuna tengamos que destinar una parte importante de nuestros ingresos al pago de peajes solo por trasladarnos diariamente a nuestro trabajo.

Por lo anterior, ***solicito que se descarte la instalación de este pórtico de cobro TAG*** *y que se prioricen soluciones que mejoren la conectividad y la infraestructura vial sin perjudicar económicamente a los residentes de la zona."*

1338. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al tag en san Antonio, dificulta el tráfico, contaminación acústica para los animales, empobrece más la población, más desempleo, más robo para nuestros bolsillos, Los tramos son cortos, contaminación del suelo, perjudica por donde lo miren este proyecto a san Antonio"

1339. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El impacto económico que recaerá sobre las familias de San Antonio. Yo ocupo el nuevo acceso a diario para ir a mi trabajo, lo ocupo porque es la alternativa más rápida para salir de San Antonio,

No hay mejores salidas ya que todos los accesos existentes por puente Arévalo y por cantera están en malas condiciones son estrechos y cuentan con muchas curvas lo cual hace más lenta la salida."

1340. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

""El proyecto genera un impacto ambiental en el componente humano y socioeconómico (Art. 11 de la Ley 19.300). La instalación de pórticos de cobro segregará y castigará el bolsillo de los habitantes de San Antonio, obligándolos a pagar telepeaje por desplazarse dentro de su propia comuna para realizar actividades cotidianas básicas (salud, educación, trabajo). Exijo que se evalúe este impacto financiero en familias vulnerables y se garantice una Tarifa Cero para los residentes de la provincia de San Antonio.""

1341. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación ciudadana: Solicitud de no instalación de pórtico de cobro TAG en Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio

Por medio de la presente, manifiesto mi rechazo a la instalación de un pórtico de cobro TAG en el acceso a San Antonio, debido al impacto económico que esta medida generaría para quienes vivimos en Santo Domingo y debemos trasladarnos diariamente por motivos laborales y familiares.

En mi caso particular, debo trasladar todos los días a mi pareja a su lugar de trabajo, ubicado en el sector de Aguas Buenas, utilizando esta ruta aproximadamente cuatro veces al día. La instalación de un nuevo pórtico de cobro significaría asumir un gasto permanente y considerable, que afectaría directamente la economía de mi hogar.

Considero que esta medida perjudica especialmente a los habitantes de comunas como Santo Domingo, quienes dependemos de esta vía para realizar nuestras actividades cotidianas. Además, los sueldos que se perciben en San Antonio no siempre permiten afrontar nuevos gastos de este tipo, menos aún cuando se trata de cobros repetidos por desplazamientos necesarios para trabajar.

No se puede convertir el traslado diario al trabajo en una carga económica adicional para las familias de la zona. El uso de esta ruta no responde necesariamente a una elección, sino a una necesidad de movilidad entre las comunas y los lugares de trabajo.

Por lo anterior, ***solicito que no se instale el pórtico de cobro TAG contemplado en este proyecto*** *y que se consideren las consecuencias económicas y sociales que tendría para los residentes de Santo Domingo y otras comunas cercanas. En caso de que se mantenga esta medida, solicito que se evalúen alternativas concretas que eviten perjudicar a los usuarios locales que utilizan esta vía de manera frecuente por razones laborales.*

Espero que esta observación sea considerada seriamente en el proceso de evaluación del proyecto, priorizando la calidad de vida, la conectividad y la economía de las familias de la provincia de San Antonio."

1342. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como adulto mayor me opongo. Al cobro de tag para mi comuna, ya que eleva mi costo económico, perjudica mi situación económica. Siento que es un abuso seguir sumando más costo a la vida.....

Digo no al tag San Antonio....."

1343. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Contaminación del suelo, contaminación acústica para animales, mayor desempleo, empobrecimiento de la ciudad de San Antonio, tramos cortos no al tag"

1344. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados: ruego evaluar la necesidad de cobrar peajes en nuestra comuna, debido a que las obras se deben costear por quienes hacen mayor uso de ellas que en este caso serían las empresas portuarias y todo el tráfico que involucra aquello. Además éste proyecto beneficia en su mayoría a empresas y empresarios dejando a las personas comunes resolviendo situaciones que se generan por la actividad de ellos. Debo decir que vivo en san antonio y que puedo ver disminuida mi calidad de vida por estos proyectos que generan contaminación de diversos tipos, nos exponen a riesgos de incendios, microbasurales, ruidos, traumas por los recurrentes accidentes, caminos en mal estado que demoran mínimo un mes en ser reparados, y mucho más. Por esto y más me niego a costear caminos que

benefician a otros y además complicar la vida de quienes siendo esta comuna deben venir al centro pagando peajes por ello."

1345. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estamos de acuerdo con la instalación de pórticos de cobro de TAG para los acceso a San Antonio y Santo Domingo por Leyda y Acceso al puerto, cobros que incrementan los valores de desplazamiento y no representan mejoras y alternativas para nuestras rutas diarias"

1346. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Cobros en exceso de pórticos de Tag qué encarecen el costo de la vida y no representan mayores beneficios compensatorios"

1347. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No pretendo pagar peajes que me imponen, solo por transitar por los mismos caminos que he usado siempre sin peajes. No hay arreglos, no hay mejoras, no hay planificación tampoco hay buenas alternativas."

1348. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy de la comuna de san Antonio...y me pongo a la instalación de pórticos de tag, por el alto costo que implica para mí familia, tener que pagar cada vez que paso por la ruta...

Me impacta profundamente este gasto a mi presupuesto mensual....

Considero que las carreteras se encuentran en mal estado, existen muchos tacos y accidentes.....me siente segura en la ruta que tránsito a diario."

1349. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi profundo rechazo al proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", en su configuración y con los antecedentes actualmente presentados, por sus posibles efectos sobre comunidades que ya conviven con ruido, tránsito pesado y contaminación asociados a la infraestructura vial y a las actividades de su entorno.

El capítulo 4 del estudio reconoce que los puntos evaluados están influidos por el ruido del tránsito durante el día y la noche, e identifica como sectores críticos a poblaciones próximas a la ruta, entre ellas Colinas del Mar, El Estoril y Mar de Chile.

Solicito que la evaluación considere de forma explícita esa carga ambiental preexistente y determine la exposición total de las personas durante la construcción y operación. Debe explicarse cómo se suman los aportes del proyecto a las condiciones existentes y qué sectores, viviendas y establecimientos resultarán más afectados.

Solicito que no se considere suficiente una conclusión general basada exclusivamente en el promedio de la red o en el cumplimiento de un criterio numérico sin explicar la situación de cada comunidad expuesta.

Mientras no se aclaren y evalúen adecuadamente estos antecedentes, solicito que el proyecto no sea calificado favorablemente en su actual configuración. Si las insuficiencias no se subsanan y no se acreditan los requisitos ambientales aplicables, solicito que se considere su calificación desfavorable."

1350. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En primer lugar, durante la construcción se producirán intervenciones, desvíos y modificaciones del tránsito, lo que podría aumentar los tiempos de traslado y obligar a las personas a buscar rutas alternativas.

Esto podría significar un nuevo costo para quienes utilicen esos sectores diariamente, aumentando sus gastos de traslado.

Además, existe preocupación de que algunos conductores, para evitar el pago, opten por utilizar vías alternativas dentro de la comuna. Esto podría aumentar el flujo de vehículos en calles que actualmente soportan una menor cantidad de tránsito, generando eventualmente mayor congestión, tiempos de desplazamiento y desgaste de la infraestructura vial.

Por lo tanto, el impacto para San Antonio no se limita solamente a la construcción de una nueva carretera. También es importante analizar cómo los peajes y los cambios en los recorridos podrían afectar diariamente a quienes viven, trabajan y se movilizan dentro de nuestra comuna."

1351. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No a los pórticos en San Antonio, no queremos TAG"

1352. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Objeto la suficiencia de la evaluación de ruido nocturno del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

En la tabla 28 del capítulo 5, página interna 24, el estudio compara niveles nocturnos de referencia con niveles proyectados para 2045 e identifica aumentos de 6,3 dB(A) en el receptor R4 y 7,4 dB(A) en R5. Ambos resultados se clasifican en la propia tabla como impacto moderado.

Solicito identificar la ubicación, tipo de inmueble y población representada por cada receptor, así como la cantidad estimada de viviendas que podrían experimentar condiciones similares.

Solicito aclarar si los resultados proyectados incluyen las pantallas acústicas permanentes propuestas y comparar, para cada receptor, la situación actual, la proyección sin pantallas y la proyección con ellas.

También solicito explicar por qué los aumentos identificados serían compatibles con la protección del descanso y la calidad de vida, considerando la duración de la exposición y la situación acústica preexistente.

Si no se demuestra una protección suficiente, solicito modificar el diseño y establecer medidas adicionales verificables antes de la entrada en operación. Manifiesto mi rechazo a que los vecinos deban soportar un aumento prolongado de ruido sin una evaluación y respuesta adecuadas."

1353. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Solicito revisar la representatividad y vigencia de la línea base acústica del proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio”.

La tabla 15 del capítulo 4, página interna 49, presenta mediciones realizadas en marzo de 2024. Solicito indicar si existen campañas posteriores y explicar cómo se comprobó que esos datos representan las condiciones actuales de tránsito y ruido.

La respuesta debe informar duración de las mediciones, ubicación de los puntos, tipo de viviendas representadas, días y horarios evaluados, flujo de vehículos livianos y pesados, y condiciones meteorológicas.

Solicito justificar que las mediciones representen adecuadamente tanto períodos de mayor tránsito como horario nocturno y fines de semana, cuando corresponda. Deben evaluarse también eventos intermitentes que puedan afectar el descanso, como paso de camiones, frenadas o aceleraciones, y no solamente niveles promedio.

Si las mediciones existentes no son suficientes o representativas, solicito campañas complementarias antes de concluir la evaluación. Sus resultados deben utilizarse para revisar las proyecciones, las medidas y la protección efectiva de las comunidades.”

1354. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“No quiero pórticos, ni peajes en San Antonio, no corresponden cobros de este tipo para la ciudadanía.”

1355. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Objeción a la presentación de la línea base de calidad del aire en el proyecto “Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio”.

En las tablas 8 y 9 del capítulo 5, páginas internas 12 a 16, la columna de línea base aparece sin un valor explícito para diversos receptores, mientras que en R_8 se presentan valores de referencia para material particulado.

Solicito explicar por qué no se muestran valores de línea base para los demás receptores y si las celdas vacías significan ausencia de datos, valores no disponibles, aplicación de un valor común u otra situación. Solicito identificar los antecedentes que permiten establecer la concentración total en cada lugar.

No resulta suficiente comparar únicamente el aporte del proyecto con un límite si no se explica la contaminación preexistente que afecta al receptor.

Solicito presentar para cada contaminante y receptor: origen de los datos de línea base, ubicación de la estación o medición utilizada, período de registro, representatividad territorial, calidad de los datos y concentración total considerada en la evaluación.

Si no existen antecedentes representativos para los sectores próximos a la ruta y las vías alternativas, solicito complementarlos y actualizar las conclusiones sobre exposición de la población.

Manifiesto mi rechazo a una evaluación que no permita comprobar de forma transparente la carga ambiental total que soportarán los vecinos.”

1356. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**SECCIÓN 1: AFECTACIÓN AL SISTEMA DE LAGUNAS DE LLOLLEO "OJOS DE MAR" Y RECURSO HÍDRICO (Art. 11 Letra b) y Art. 10 del RSEIA)***

1.1. Subestimación de impactos indirectos y acumulativos en el Humedal Urbano

*El proyecto interactúa funcional e indirectamente con el **Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo "Ojos de Mar"** y el Estero El Sauce mediante emisiones, ruido, escorrentía superficial y obras de contención (Muros TEM).*

Observación: Se solicita al Titular que detalle con mayor rigor técnico cómo el ensanche de la faja vial y la instalación de muros TEM alterarán el flujo hidrogeológico y la dinámica de inundación natural del ecosistema.

*Punto Crítico: La proyección de la Planta Elevadora de Aguas Lluvias (PEALL) y la descarga con separadores de hidrocarburos no garantizan por sí solas la neutralidad química y biológica de los efluentes. Se requiere precisar los parámetros de eficiencia de dichos separadores en eventos de lluvias extremas y presentar un **Plan de Monitoreo de Calidad de Agua en Línea** previo a las descargas hacia el humedal.*

1.2. Abatimiento de la Napa Freática en el sector Barros Luco

Para la construcción de la nueva trinchera soterrada, el proyecto contempla la depresión temporal de la napa freática mediante pozos profundos.

*Observación: El EIA no evalúa suficientemente el impacto de la extracción prolongada de agua subterránea sobre la cuenca alimentadora de las Lagunas de Llolleo. Se exige al Titular un **modelo hidrogeológico en régimen permanente y transitorio** que demuestre que el abatimiento no provocará el descenso del nivel del espejo de agua de las lagunas ni la salinización por intrusión marina.*

SECCIÓN 2: ALTERACIÓN SOCIOECONÓMICA Y CALIDAD DE VIDA (Art. 11 Letras c) y d) del RSEIA)

2.1. Suficiencia y Alcance del Plan de Reasentamiento (MC-IC-CFA30D)

El proyecto requiere la expropiación de 85 lotes (23,33 ha) e involucra el reasentamiento de grupos humanos en la zona urbana de San Antonio.

*Observación: La medida propuesto (MC-IC-CFA30D) aborda el reasentamiento como un proceso meramente compensatorio de la propiedad física, omitiendo la dimensión de **redes de apoyo, cohesión comunitaria y accesibilidad a servicios**. Se solicita redefinir la medida para garantizar que el reasentamiento mantenga o mejore los estándares de habitabilidad y que se ejecute dentro de la misma comuna para evitar el desarraigo territorial.*

2.2. Afectación por la Tarificación Vía Pórticos Free-Flow (Pórticos TAG)

El proyecto incorpora por primera vez la infraestructura de cobro mediante pórticos de peaje/TAG en el acceso a la comuna.

*Observación: La inclusión de cobro por TAG dentro del radio urbano/suburbano de San Antonio genera un **efecto de fragmentación socioeconómica** y una carga económica adicional sobre los habitantes locales que se desplazan diariamente entre sectores como Llolleo, Barrancas y el centro de San Antonio. Se solicita al Titular:*

1. *Presentar un **Estudio de Desviación de Tráfico** que evalúe cómo la tarificación provocará congestión en vías secundarias o residenciales por vehículos que eviten los pórticos.*

2. *Implementar una **tarifa diferenciada, exención local o pase libre** para los residentes de la comuna de San Antonio, a fin de evitar el deterioro en su calidad de vida y en la equidad territorial.*

SECCIÓN 3: IMPACTOS ACÚSTICOS, DE FAUNA Y PERTURBACIÓN URBANA (Art. 11 Letras a) y b) del RSEIA)

3.1. Barreras Acústicas en Sectores Sensibles y Proyección de Ruidos

*Observación: Si bien se contemplan barreras acústicas permanentes en villas como Colinas del Mar, Las Dunas y Villa Arauco, se solicita clarificar la efectividad de las pantallas temporales durante los **36 meses de la fase de construcción**, en particular durante el período peak con 420 trabajadores y maquinaria pesada operando en horario diurno y nocturno.*

*Fauna del Humedal: Las pantallas orientadas hacia las lagunas deben incluir especificaciones técnicas de **diseño anti-colisión para avifauna** (materiales no reflectantes/opacos y con patrones visuales) para prevenir la mortandad de aves silvestres que habitan y nidifican en Ojos de Mar.*

SOLICITUDES ESPECÍFICAS AL SEA

En virtud de los antecedentes expuestos, solicito respetuosamente al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA):

1. ***Aclarar, rectificar y ampliar** el Estudio de Impacto Ambiental en lo relativo a la interacción del proyecto con el Humedal Urbano "Ojos de Mar" y la napa freática.*
2. *Solicitar al Titular la revisión del esquema de **tarificación por pórticos TAG**, requiriendo medidas de mitigación/compensación social para la comunidad local.*
3. *Exigir la actualización del **Plan de Reasentamiento** con indicadores de seguimiento a largo plazo respecto a la calidad de vida de las familias expropiadas."*

1357. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito profundizar la evaluación de material particulado fino MP2,5 del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

En la tabla 8 del capítulo 5, página interna 13, para el receptor R_8 y el indicador diario de MP2,5, se informa una línea base de 49 µg/m³ y un aporte del proyecto de 0,4972 µg/m³. El resultado presentado es 49,4972 µg/m³, correspondiente al 98,99 % de la referencia utilizada por el estudio.

Solicito explicar el origen, período y representatividad del valor de línea base; la métrica estadística empleada; y la incertidumbre asociada tanto a la medición como a la modelación.

Dado el margen reducido que muestra esta comparación, solicito analizar escenarios razonables de mayor emisión, condiciones meteorológicas desfavorables y simultaneidad de actividades, identificando expresamente sus supuestos.

Solicito verificar si el valor de fondo y el aporte son comparables y si corresponde la forma de combinación utilizada para la métrica normativa aplicable. También debe aclararse qué actividades y fuentes existentes están incluidas en la línea base, para evitar tanto omisiones como doble contabilización.

No afirmo que el valor presentado demuestre una superación. Solicito acreditar, con antecedentes verificables, que la conclusión de cumplimiento y protección de la población se mantiene al considerar la incertidumbre y la carga ambiental existente."

1358. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Las mejoras no deberían por qué aprovecharse por medio de un cobro de 2 pórticos, no debiese tomarse en cuenta lo que opinan vecinos y comunidad, queremos que los cobros paren, no más pórticos"

1359. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito revisar y corregir la consistencia de las operaciones presentadas en las tablas de calidad del aire del capítulo 5.

En la tabla 8, para MP10 anual en el receptor R_8, se muestran una línea base de 34 y un aporte de 0,3159, pero la columna de aporte más línea base indica 34,6492. La suma directa de las cifras visibles es 34,3159.

En la tabla 9, para el mismo indicador y receptor, se muestran 34 y 0,0037, mientras que la suma presentada es 34,3370.

Solicito explicar el origen de estas diferencias, indicando si obedecen a errores de transcripción, datos de línea base no redondeados u otros valores utilizados en el cálculo. Deben acompañarse los datos completos y las planillas o antecedentes de cálculo correspondientes.

Solicito revisar el resto de las tablas, corregir los resultados y porcentajes que corresponda, y explicar si las eventuales correcciones alteran las conclusiones sobre cumplimiento o significancia.

Esta observación no presume que exista una superación normativa. Busca asegurar que los resultados que sustentan la evaluación sean trazables, reproducibles y matemáticamente coherentes."

1360. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazó los pórticos TAG sector ruta 78"

1361. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito revisar la suficiencia y continuidad de las pantallas acústicas propuestas para el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

El estudio considera aproximadamente 2.700 metros de barreras fijas, con una altura promedio de 4 metros. Una altura promedio no permite saber qué protección recibirá cada vivienda ni si existirán sectores con cobertura insuficiente.

Solicito presentar planos detallados por tramo, con ubicación, longitud, altura, materialidad, continuidad y relación con viviendas de uno o más pisos. Debe explicarse qué receptores representan a cada sector y qué reducción se proyecta antes y después de instalar las pantallas.

Solicito justificar la protección de Colinas del Mar, Villa Arauco, Mar de Chile y Villa Estoril, incluyendo viviendas directamente expuestas y pisos superiores cuando corresponda.

Asimismo, solicito detallar el procedimiento de transición entre pantallas provisorias y permanentes, para evitar períodos sin protección durante la construcción y la entrada en operación.

Solicito evaluar medidas complementarias para viviendas que mantengan exposición relevante, incluyendo soluciones para fachadas y ventanas cuando corresponda, sin tratar esas medidas como reemplazo automático del control en la fuente.

Las medidas deben contar con plazos, responsables, mantenimiento, mediciones de verificación y acciones correctivas si no alcanzan la eficacia prevista."

1362. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi disconformidad y profunda preocupación respecto del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a que considero que no se encuentra suficientemente claro de qué manera esta iniciativa beneficiará concretamente a los habitantes de la comuna de San Antonio, quienes utilizamos diariamente las vías para trasladarnos a nuestros trabajos, hogares, centros de salud y establecimientos educacionales.

Me preocupa que este proyecto termine favoreciendo principalmente la circulación de camiones, el transporte de carga y los vehículos que solamente atraviesan la comuna, sin que ello signifique una mejora real para quienes vivimos aquí. No considero justo que se desarrollen obras de esta magnitud sin garantizar que sus beneficios también se reflejen en una mejor movilidad y calidad de vida para la población local.

Además, existe preocupación por la posibilidad de que el aumento del flujo vehicular genere mayores atochamientos en los accesos a San Antonio y en las calles y avenidas que conectan con los distintos sectores de la comuna. Esto podría traducirse en mayores tiempos de desplazamiento, dificultades para llegar oportunamente al trabajo, problemas para acceder a servicios de salud y establecimientos educacionales, y un aumento del estrés y la pérdida de tiempo de las familias que debemos utilizar estas vías diariamente.

También considero necesario evaluar los posibles efectos sobre la seguridad vial, la contaminación atmosférica y acústica, y la calidad de vida de los vecinos que viven cerca de las rutas intervenidas. Me preocupa que, en lugar de solucionar los problemas de conectividad existentes, los atochamientos simplemente se trasladen a otros puntos de la ciudad, afectando a quienes no tenemos alternativas suficientes para movilizarnos.

Por lo anterior, solicito que se evalúen de manera rigurosa los impactos del proyecto sobre el tránsito local, considerando las horas punta, el flujo de camiones y vehículos particulares, las proyecciones de crecimiento vehicular y los efectos acumulativos sobre las vías existentes. Asimismo, solicito que se expliquen de forma clara las medidas concretas que se implementarán para evitar el aumento de la congestión y proteger la calidad de vida de los habitantes de San Antonio.

Considero que el desarrollo de infraestructura vial debe responder también a las necesidades de la comunidad residente y no enfocarse únicamente en facilitar el transporte de carga o el desplazamiento de vehículos de paso. Los habitantes de San Antonio merecemos soluciones que mejoren nuestra conectividad, reduzcan los tiempos de traslado y contribuyan a una ciudad más segura y habitable.

Por estas razones, expreso mi disconformidad con el proyecto en los términos en que sus beneficios para la población local no estén suficientemente claros y solicito que estas preocupaciones sean consideradas formalmente en el proceso de evaluación ambiental, con respuestas fundadas y medidas concretas que permitan determinar cómo se evitarán o mitigarán los posibles perjuicios para la comunidad."

1363. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito evaluar específicamente si los pórticos de peaje del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" pueden trasladar contaminación acústica y atmosférica hacia vías utilizadas como alternativa gratuita.

Si parte de los conductores cambia de recorrido para evitar el cobro, los efectos no deben examinarse únicamente en el eje principal. Las calles receptoras podrían experimentar variaciones en tránsito, ruido, emisiones y exposición de viviendas, establecimientos educacionales y peatones.

Solicito identificar los recorridos potenciales de desvío y comparar, para cada uno, la situación sin proyecto, la situación con las obras y sin nuevos cobros, y la situación con la configuración de cobro propuesta.

El análisis debe explicitar los supuestos de tarifa, respuesta de los conductores, composición vehicular, horarios y capacidad vial. Cuando falten definiciones tarifarias, solicito analizar escenarios razonables y justificar su selección.

Solicito que los resultados alimenten las modelaciones de ruido y calidad del aire, identificando receptores próximos a las vías alternativas.

Si se detectan afectaciones, solicito modificar la ubicación o configuración de los pórticos, incluyendo su eliminación de los movimientos locales afectados, y evaluar otras medidas que eviten trasladar el problema ambiental de un sector a otro."

1364. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Saludos cordiales mi observación es sobre el ruido que se genera desde la autopista día y noche; afectando el descanso a toda hora. Por lo cual se deberían instalar pantallas acústicas en pasaje ensenada para mitigar el ruido."

1365. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito que la evaluación ambiental del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio" considere expresamente los antecedentes históricos de las comunidades próximas al acceso portuario.

El "Estudio territorial con participación ciudadana, Concesión Ruta 78, Santiago–San Antonio", disponible en el repositorio del Ministerio de Obras Públicas, recoge planteamientos vecinales sobre ruido y polución ambiental en Mar de Chile y solicitudes de medidas de protección.

Solicito al titular identificar cómo estos antecedentes y los reclamos posteriores fueron considerados en la selección de receptores, la línea base, el diseño de pantallas y la evaluación de alternativas.

Solicito informar si la solución actual protege efectivamente a las viviendas que históricamente han planteado estas afectaciones, con mediciones y resultados identificables por sector.

También solicito explicar cómo se evaluaron las alternativas de diseño propuestas para reducir la exposición de la población y por qué se seleccionó la solución presentada.

Los testimonios vecinales deben complementarse con mediciones representativas; no deben descartarse por el solo hecho de que el sector ya esté intervenido. Manifiesto mi rechazo a que una situación ambiental preexistente se utilice para justificar una mayor carga sin demostrar protección suficiente para las comunidades."

1366. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en el sector de San Juan, San Antonio, junto a mi familia nos trasladamos todos los días por la Ruta hacia mi lugar de trabajo y jardín de mi hijo, haciendo este trayecto mínimo 3 veces al día.

Considero que es un abuso la instalación de estos tag, donde la población de San Antonio, y en especial mi núcleo familiar tenemos que costear.

Se solicita revaluar la instalación de estos pórticos en la ciudad."

1367. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por mi trabajo, debo transitar habitualmente por esta ruta, por lo que me impactará negativamente el tener que pagar peajes, por que soy dependiente de una remuneración fija mensual, por lo que tendré que cambiar mis hábitos de tránsito hacia los distintos sectores de la comuna.

Considero que la comunidad no debería asumir este costo, por cuanto la ruta es de beneficio directo para la actividad portuaria, quien debe asumir estos costos."

1368. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Quiero manifestar mi preocupación por el gasto que significaría para las familias la instalación de pórticos de peaje en el acceso sur de San Antonio. Quienes ocupan esta vía para trabajar, estudiar o asistir a controles médicos podrían verse obligados a pagar de manera frecuente por actividades necesarias.

Me preocupa especialmente cómo afectaría a las personas con menores ingresos, a los adultos mayores y a quienes deben realizar varios viajes al día. Por eso, solicito que se evalúe el costo mensual que podrían asumir los hogares, considerando la frecuencia de sus traslados y también los posibles efectos en las tarifas del transporte de pasajeros.

Pido que se estudien alternativas que mantengan los desplazamientos locales sin cobro. Considero que una mejora vial debe responder a las necesidades de nuestra comuna y evitar que trasladarnos se convierta en una carga económica adicional."

1369. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"NO MAS PORTICOS, NO AL USO DE TAG, NO MAS ROBO."

1370. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me parece injusto que quieran poner pórticos para tag, la mayor cantidad de recursos sale de san antonio y no hay inversiones importantes para potenciar el turismo en la zona. San antonio está colapsado de camiones y empresas alrededor relacionadas con el puerto. Y ahora quieren poner pórticos tag, me parece injusto. Estoy en contra de esta medida"

1371. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Acerca de la instalación de un nuevo acceso al puerto por el sector sur.

Convengo a observar que la instalación de peajes y una carretera que divide en dos la población sin mitigación de impacto ambiental que es lo que la empresa promete y de acuerdo a la experiencia nunca cumple.

Esta acción si bien es favorable al PGE pero es contraria a la calidad de vida de la población, por el ruido de los transportes, la contaminación por gases, la división del territorio separando a familias y obligando a los ciudadanos a realizar periplos muy largos para llegar a un mismo punto, y además obligarlos a pagar peajes en la misma ciudad sin beneficios nada más que para las empresas portuarias que no dejan ganancias sustanciales a la ciudad y sus habitantes.

Propongo que se revise y que la R78 busque otro sitio por donde atravesar solo para camiones y no ocupe las rutas usuales dentro de la ciudad.

O bien aumentar el parque ferroviario para bajar la carga de camiones en la ciudad.

Creo que por el bien de los ciudadanos el proyecto debe mejorarse y cambiar por algo que no ponga en riesgo a las personas ni a su salud ni a sus bolsillos."

1372. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra de que instalen pórticos de peajes para el ingreso hacia San Antonio"

1373. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Expongo mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso sur a San Antonio, por el perjuicio económico que irá directamente a todos los habitantes de la comuna y también al daño medioambiental que generará este proyecto en el Humedal Ojos de Mar, intervención acústica asociada a los futuros atochamientos, como consecuencia de las personas que busque vías alternativas con el fin de evadir los pórticos, con la finalidad de ahorrar.

Existe en este proyecto incompatibilidad con el Artículo 1 de la Ley 19.300, en la cual el Estado y sus órganos tiene el deber constitucional y legal de asegurar el derecho a vivir en un medio libre de contaminación y San Antonio ya está siendo golpeado duramente con la polución que generan los Terminales que recibe carga a granel.

Proceder y avanzar con este proyecto solo agravará la crisis de congestión vial y acústica, y económica para todos los sanantoninos, cercando los accesos centrales de San Antonio, lo cual vulnera directamente a la vida cotidiana todos los habitantes de mi comuna, más la segregación de gran parte de mis vecinos que viven en San Antonio, Barrancas, Leyda, Llo Lleo y alrededores."

1374. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita Señalar e Indicar de forma Justificada e Fundamentada La o No Existencia de La Colocación De las Obras de Arte Construcción correspondientes a Pasos Biológicos para ejemplares de animales de especies protegidas y especies no protegidas que forman parte de riberas quebradas Esteros y Parques aledaños al Proyecto fase1 Ruta 78 cuya existencia así lo es y que debiere el proyecto auto conservar y proteger desde condiciones de captura, contención transitoria, transporte y destino de la fauna si tuviere que ser relocalizada atendido el mejoramiento de enlaces y rotondas ubicadas en zonas de humedales urbanos como humedales de hecho histórico Localidad Barrancones enlace Luis Reuss Fundo Llolleo , Parque DYR Estero El sauce San Pedro, Ojos de Mar y junto a las poblaciones aledañas como:

Población Juan Aspee, Población Barros Luco, Población San Pedro, Mar de Chile, Villa Estoril, Villa Arauco, Pob Las Dunas, Alto Mirador, Brockman, Las Colinas del Mar entre Otras ….”

1375. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me preocupa que la instalación de pórticos lleve a muchos conductores a buscar calles alternativas para evitar el pago. Esto podría aumentar el tránsito en nuestros barrios y afectar la tranquilidad y seguridad de quienes viven allí.

Solicito que se evalúe cuántos vehículos podrían desviarse, qué calles utilizarían y si esas vías tienen capacidad para recibirlos. También pido considerar el aumento del ruido, las emisiones y los riesgos para quienes caminan, especialmente cerca de escuelas, centros de salud y sectores donde viven personas mayores.

No me parece adecuado que los vecinos terminen asumiendo estos efectos frente a sus casas. Pido que se presenten medidas concretas para prevenirlos y que se revise la ubicación de los pórticos considerando estas consecuencias.”

1376. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Como vecino de San Antonio, me preocupa que los pórticos puedan dificultar la conexión entre distintos sectores de nuestra comuna. Nuestros recorridos diarios incluyen ir al centro de salud, llevar a los hijos a estudiar, hacer trámites o acompañar a un familiar, y muchas veces necesitamos movernos varias veces durante el día.

Solicito que se evalúe cómo cambiarían estos recorridos con los cobros y qué ocurriría con quienes deban utilizar caminos alternativos. Es necesario comparar las distancias, los tiempos de viaje, la seguridad y las condiciones de accesibilidad de esas rutas.

También pido que se entregue información clara, con mapas que permitan reconocer qué trayectos quedarían afectos a pago. Para mí, una alternativa gratuita debe ser realmente útil y segura. Por eso, solicito revisar el diseño del proyecto para mantener una buena conexión entre nuestros barrios y el acceso a los servicios sin cobros por los desplazamientos locales.”

1377. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Hasta la fecha hemos presentado dificultades en cuanto al tránsito de camiones constantes, con este proyecto los daños van a ser

*- *estructurales* por el alto flujo de camiones cargado que se dirigen al puerto. qué generan ondas sísmicas continua en el suelo, e estas vibraciones impactan directamente en los cimientos de la casa. Y será común que empiecen a aparecer grietas en las paredes y techo el descuadre de marcos de puertas y ventana, el desprendimiento de revestimientos o azulejos debido al traqueteo constante.*

*- *Contaminación Acústica e Interrupción del Sueño**

por el aumento del volumen masivo te vehículos de carga camiones pesados? quién era dan ruido no solo por el motor diésel, sino por el frenado de motor? el rugido es neumático sobre el asfalto y el golpeteo de las tolbas o contenedores vacío.

*- *Operación portuaria 24/**

El puerto no para lo que significa que el flujo logístico continuará durante la noche y el día

*- *Crisis de calidad del aire (Hollin y Partículas Diésel)**

gases y materiales particulado fino: los camiones pesados son responsables de una gran cantidad de emisiones de carbono negro. óxido de nitrógeno y micropartículas. la dispersión no alcanzará a diluirse.

los estudios demuestran que vivir a menos de cincuenta metros de flujo vehicular pesados incrementa la tasa de asma infantil. reduce la función pulmonar y eleva el riesgo de enfermedades neurodegenerativas

*- *Polvillo y Suciedad**

la vivienda sufrirá de una acumulación constante de hollín negro y polvo en ventanas, pisos y fachadas lo que arruina la pintura y la limpieza del hogar.

Es por ello que solicito

**ventanas termopanel* para toda la cuadra*

Y para mitigar en algo las vibraciones

zanjas de mitigación anti-vibratoria

consiste en excavar una zanja profunda en paralelo a la carretera y las casas. estas zanjas se rellenan con materiales de densidad controlada, como el polietireno expandido de alta densidad bentonina. actúa como un muro aislante subterráneo. qué disipa la onda sísmica.

La otra observación se refiere a las vibraciones que, con el paso de los años, podrían afectar a las estructuras de las viviendas. Se solicita que el proyecto contemple un estudio de propagación de vibraciones en el suelo para el tramo de la calle Ensenada. Asimismo, se pide implementar medidas de mitigación, tales como trincheras de aislamiento antivibratorio o el uso de pavimento modificado con caucho de alta capacidad de absorción de impacto.

Material Particulado, Polvo y Gases:

ante la cercanía de la carretera, implementaremos un plan para proteger la salud de sus familias frente al polvo y los gases de los vehículos durante la fase de operación:

Barreras de vegetación: Plantaremos árboles y plantas de alta densidad en el límite vial para atrapar y filtrar el polvo en suspensión.

Monitoreo en el hogar: Se medirá de forma continua la calidad del aire en las viviendas afectadas.

Estación comunitaria: Instalaremos una estación de monitoreo continuo a nivel vecinal para vigilar la calidad del aire en tiempo real."

1378. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.° 14

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Delimitación del área de influencia de medio humano y efectos de los nuevos telepeajes sobre la conectividad intracomunal de localidades rurales de San Antonio.

1. Antecedentes del expediente

El Capítulo 1 del EIA, numeral 1.4.1.11 (pp. 54-56), contempla dos conjuntos de pórticos de cobro, Reuss y Barrancas, con instalaciones en ambos sentidos de circulación: Reuss, Dm 109.850 y Dm

110.740; Barrancas, Dm 111.305 y Dm 111.420. El proyecto modifica una ruta existente que también es utilizada para desplazamientos intracomunales de residentes de sectores rurales hacia San Antonio.

El Capítulo 3.11, Tabla N.° 31 (p. 67), consigna 5.086 habitantes rurales en la comuna, según cifras atribuidas al Censo 2024, pero solo 20 habitantes rurales dentro del área de influencia de medio humano: el 0,39 % de la población rural comunal. La descripción territorial menciona Agua Buena-Malvilla y Leyda-El Sauce, aunque su mención no acredita que sus relaciones de movilidad hayan sido incorporadas en la delimitación efectiva.

Los Capítulos 4 y 5 consideran efectos sobre conectividad y accesibilidad, principalmente vinculados a interferencias de las obras, y califican como significativo el reasentamiento de grupos humanos. El numeral 5.3.3 del Capítulo 5 descarta significancia adicional respecto de otras alteraciones evaluadas. En los capítulos revisados no se identificó una cuantificación específica del costo recurrente de los nuevos telepeajes para los hogares rurales. El Capítulo 7 establece el Plan de Reasentamiento MC-IC-CFA30D y el Capítulo 11 incluye los compromisos CV-MH01 y CV-MH02, sin identificar medidas específicas relativas al gasto permanente por telepeajes.

El Oficio Ordinario N.° 1851-DMAO de la Municipalidad de San Antonio, de 4 de septiembre de 2026, observación 8, también advierte los gastos que los nuevos peajes podrían imponer a vehículos livianos que se desplazan diariamente desde Leyda, Malvilla y Aguas Buenas.

2. Fundamentación de la observación

Resulta cuestionable que el titular delimite un área de influencia con solo 20 habitantes rurales cuando la infraestructura intervenida funciona como acceso intracomunal de localidades cuya población supera ampliamente esa cifra. La ubicación de las viviendas fuera del entorno inmediato de las obras no basta, por

sí sola, para excluir a usuarios cuyos desplazamientos frecuentes podrían quedar sujetos al cobro. No se afirma que los restantes 5.066 habitantes rurales utilicen necesariamente el tramo afecto a peaje; se requiere identificar y justificar la inclusión o descarte de cada localidad según sus relaciones funcionales reales con la ruta.

La accesibilidad no se agota en la continuidad física de la vía. El pago reiterado por desplazamientos hacia trabajo, educación, salud, abastecimiento y servicios públicos puede modificar las condiciones de movilidad. En particular, el acceso al sector Barrancas permite llegar, según antecedentes territoriales aportados por la comunidad, a tribunales de justicia, Comisaría de San Antonio, Municipalidad, Delegación Presidencial Provincial, estadio municipal, supermercado Líder, centro cultural, biblioteca pública, colegios y jardines infantiles. Deben verificarse cartográficamente sus accesos y los itinerarios efectivamente sujetos a cobro.

Conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N.° 19.300 y al artículo 7, letras b) y c), del Reglamento del SEIA, la evaluación debe hacerse cargo de las alteraciones a la conectividad y al acceso a bienes, equipamientos y servicios que puedan afectar los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos. La instalación de nuevos pórticos de telepeaje en una ruta utilizada para desplazamientos intracomunales introduce una modificación permanente en las condiciones económicas de acceso a la ciudad. Se solicita al titular reconocer expresamente esta afectación en el componente medio humano, identificar a los grupos humanos expuestos y evaluar su magnitud, duración y significancia ambiental, atendiendo a los viajes habituales, tarifas, ingresos de los hogares y alternativas gratuitas de circulación. La falta de cuantificación del costo no puede utilizarse como fundamento para omitir su evaluación.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundamentalmente esta observación y requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Revisar y modificar, cuando corresponda, el área de influencia de medio humano, justificando expresamente la inclusión o descarte de Agua Buena, Malvilla, Leyda-El Sauce y otras localidades que utilicen la ruta como vía intracomunal. Explicar la incorporación de solo 20 habitantes rurales mediante criterios funcionales, cartografía y antecedentes censales desagregados.

2. Caracterizar los desplazamientos cotidianos de los grupos humanos potencialmente afectados, diferenciando localidad de origen, destinos, frecuencia, motivos de viaje, modos de transporte, dependencia de la ruta y existencia de alternativas efectivas.

3. Identificar y representar los itinerarios de acceso desde los sectores rurales hacia los equipamientos y servicios de Barrancas –tribunales, comisaría, municipalidad, delegación provincial, establecimientos educativos, estadio, supermercado, centro cultural y biblioteca– e indicar cuáles exigirían atravesar uno o más pórticos.

4. Fundamentar técnica y contractualente la ubicación de los pórticos Reuss y Barrancas y precisar movimientos afectos a cobro, tarifas proyectadas, eventuales exenciones o beneficios y rutas alternativas sin pago, distinguiendo los nuevos cobros de las tarifas actualmente vigentes en otros tramos.

5. Cuantificar el gasto adicional diario, mensual y anual para los hogares rurales potencialmente afectados, según trayecto, número de pórticos, frecuencia de viajes e ingresos, incluyendo escenarios de trabajo, estudios, salud, trámites, cuidado y abastecimiento.

6. Reconocer expresamente y evaluar, durante la fase de operación, el impacto asociado a la imposición de nuevos cobros sobre los desplazamientos intracomunales de las comunidades rurales. Determinar su magnitud, duración y significancia en los sistemas de vida y costumbres, considerando la accesibilidad económica, la frecuencia de los viajes, el acceso a servicios esenciales y la eventual utilización de rutas alternativas, conforme al artículo 7 del Reglamento del SEIA.

7. Proponer medidas específicas, eficaces y verificables que se hagan cargo de los impactos significativos identificados sobre la conectividad y accesibilidad de las comunidades rurales. Evaluar fundadamente opciones como exenciones para desplazamientos intracomunales, tarifas diferenciadas para residentes o vías gratuitas funcionalmente equivalentes, indicando responsables, plazos e indicadores de seguimiento.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- *EIA, Capítulo 1, numeral 1.4.1.11, pp. 54-56; Capítulo 2, delimitación del área de influencia.*
- *EIA, Capítulo 3.11, Tabla N.° 31, p. 67 y descripción de localidades rurales.*
- *EIA, Capítulos 4 y 5, especialmente numeral 5.3.3; Capítulos 7 y 11.*
- *Municipalidad de San Antonio, Oficio Ordinario N.° 1851-DMAO, 4 de septiembre de 2026, observación 8."*

1379. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como residente de Alto Mirador, manifiesto mi preocupación por los impactos ambientales y económicos del proyecto Ruta 78, Fase 1. Mi vivienda se encuentra cerca de la autopista, por lo que solicito evaluar adecuadamente los efectos del ruido, las vibraciones y la contaminación atmosférica, tanto durante la construcción como en la operación. Asimismo, solicito precisar si las pantallas acústicas proyectadas protegerán efectivamente a las viviendas del sector y establecer monitoreos ambientales verificables.

Me preocupa también la instalación de nuevos pórticos de peaje, cuyo costo podría afectar significativamente a las familias y trabajadores que utilizan habitualmente esta vía. Solicito informar las tarifas previstas, evaluar su impacto económico sobre los residentes y considerar medidas para los usuarios frecuentes.

Que una vivienda no sea expropiada no significa que sus habitantes no sufran los efectos del proyecto. Por ello, solicito medidas concretas que resguarden nuestra calidad de vida y economía familiar."

1380. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo a Los cuatro pórticos proyectados (en el tramo entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda / acceso sur) obligarían a los vecinos a pagar por trasladarse dentro de su propia comuna para realizar actividades diarias.

los residentes sufren un pago duplicado o injusto al intentar acceder a sus sectores residenciales y al puerto, castigando a la economía local.

El cobro a vehículos particulares y buses de pasajeros encarecerá los pasajes hacia Santiago, Valparaíso y otras zonas, afectando de forma desproporcionada a las familias trabajadoras para evitar el pago, tendrán que transitar por vías alternativas calles en mal estado angostos de tierra impacto ambiental acústico terrible y polvo ambiente con sus consecuencias . Refuto la instalación."

1381. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Impacto económico en las familias: El cobro de peajes representaría un gasto adicional para los sanantoninos que necesitan desplazarse diariamente por trabajo, estudios, atención médica, compras o trámites. Esto afectaría especialmente a las familias de menores ingresos y a quienes realizan múltiples viajes al día. Además, el proyecto podría repercutir indirectamente en el bolsillo de toda la comunidad si los mayores costos de transporte de mercancías se traspasan a los precios de productos y servicios. Asimismo, los trabajadores independientes y quienes dependen de sus vehículos para generar ingresos podrían ver reducidas sus ganancias. Todo esto supondría una mayor carga económica para los habitantes de San Antonio, en una ciudad donde la calidad de vida ya se ve afectada por diversas dificultades sociales y urbanas, profundizando las desigualdades y encareciendo el costo de vivir y trabajar en la comuna.

Mayor congestión vehicular: los conductores podrían utilizar calles alternativas para evitar los peajes, aumentando los tacos, los tiempos de viaje y el gasto en combustible, además de perjudicar la movilidad urbana.

Deterioro de la calidad de vida: el aumento del tráfico podría generar más ruido, contaminación atmosférica y riesgos de accidentes en diversos sectores.

En conclusión, el principal cuestionamiento es la injusticia de que los sanantoninos puedan terminar asumiendo costos económicos y sociales por un proyecto orientado a mejorar la conectividad vial y facilitar el transporte de carga asociado a la actividad portuaria, sin que necesariamente reciban beneficios equivalentes. El aumento de los gastos familiares, el posible encarecimiento de productos y servicios y la congestión vehicular podrían perjudicar aún más la calidad de vida de una comunidad que ya enfrenta diversas dificultades. Por ello, resulta fundamental exigir que las necesidades, los derechos y el bienestar de los habitantes de San Antonio sean considerados prioritariamente, evitando que la comunidad termine soportando una carga desproporcionada en beneficio del desarrollo vial y portuario."

1382. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los nuevos pórticos en tramos a poca distancia, son abusivos para los usuarios, el costo del combustible a subido muchísimo estos meses y ahora desean instalar pórticos que van a elevar mucho más los gastos de aquellas personas que transitan todos los días. Primero deben arreglar los caminos de esos sectores .

Espero que esta instalación no llegue a concretarse."

1383. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados: Junto con saludar, me parece muy mala la decisión de poner pórticos de tag en una ruta que usamos de manera habitual para llegar a nuestros trabajos, escuelas, servicios básicos como ir al supermercado, etc.

Esto afectará negativamente la economía de los residentes habituales de la provincia.

A pesar de ser una ciudad puerto el crecimiento económico no se ve reflejado en San Antonio."

1384. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo que pongan pórticos en el nuevo acceso al puerto no tienen porque cobrarle a nadie, yo siendo vecino de pasaje Ensenada estoy totalmente en desacuerdo debieran poner paneles acústicos para los vecinos del pasaje Ensenada yo como vecino estoy en desacuerdo."

1385. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El ruido de los camiones es tremendo en las noches y el día las pantallas acústicas no cumplen con bajar los decibeles según los estándares deberían instalarse barreras de mayor absorción o termopaneles en todas las viviendas afectadas a la calle Ensenada.

Las vibraciones con el paso de los años podrían afectar a las estructuras de las viviendas . Se solicita que el proyecto contemple un estudio de propagación de vibraciones del suelo para el tramo de la calle Ensenada. Se pide implementar medidas de mitigación tales como trincheras de aislamiento antivibratorio o el uso de pavimento modificado con caucho."

1386. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA COMO PARTE DEL EQUIPO EJECUTOR DEL PROYECTO TRAZOS DE IDENTIDAD 2021, DEBIDO A PÉRDIDA DEL MURAL COMUNITARIO "TRAZOS DE

IDENTIDAD", AFECTACIÓN A LA MEMORIA COLECTIVA Y AUSENCIA DE MEDIDAS DE REPARACIÓN Y MITIGACIÓN PATRIMONIAL

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio".

Materia: Afectación del patrimonio cultural comunitario, la memoria local y la identidad territorial por la pérdida del mural Trazos de Identidad, financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, convocatoria 2021, folio N.º 596111.

1. Antecedentes de la observación

El proyecto de ampliación de la Ruta 78, en su Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, genera preocupación por la pérdida del mural comunitario Trazos de Identidad, una obra desarrollada mediante un proyecto financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes (Fondart), convocatoria 2021, folio N.º 596111.

Este mural fue realizado junto a un equipo local y mediante un proceso que contó con una amplia participación ciudadana. Por lo tanto, su valor no reside exclusivamente en su materialidad o en la autoría artística, sino también en las relaciones comunitarias, los saberes locales, las experiencias compartidas y las expresiones de identidad territorial que hicieron posible su creación.

Trazos de Identidad constituye una expresión de memoria colectiva vinculada al territorio y a las personas que lo habitan. Su desarrollo permitió generar un espacio de participación y representación comunitaria, convirtiendo el mural en un soporte de encuentro, reconocimiento e identidad local.

En este contexto, la eventual eliminación de la obra como consecuencia de las intervenciones asociadas a la ampliación de la Ruta 78 representa una pérdida cultural y social que no puede considerarse equivalente a la simple remoción de una estructura o a la desaparición de un elemento ornamental.

La pérdida del mural implica también la desaparición de una expresión material de un proceso comunitario que contó con financiamiento público y que contribuyó a fortalecer la relación entre cultura, territorio y ciudadanía.

2. Fundamentación de la observación

La evaluación ambiental de un proyecto de infraestructura vial debe considerar los elementos culturales y sociales presentes en el territorio intervenido, así como los efectos que las obras pueden generar sobre la memoria local, las prácticas comunitarias y la identidad de sus habitantes.

En el caso de Trazos de Identidad, resulta necesario distinguir entre la conservación de una imagen y la protección del proceso cultural que le dio origen. La reproducción de una imagen, la instalación de un nuevo mural o la elaboración de una obra alternativa no constituyen, por sí solas, medidas equivalentes de reparación, puesto que no restituyen automáticamente la historia, la participación ciudadana y los vínculos comunitarios asociados a la obra original.

Asimismo, el hecho de que el mural haya sido financiado mediante un fondo público de cultura refuerza la necesidad de que su destino y eventual afectación sean debidamente identificados, evaluados y justificados. El financiamiento público permitió materializar una iniciativa cultural con una dimensión colectiva, cuyo valor trasciende la duración física de la obra.

La ampliación de una infraestructura vial no debe entender el territorio únicamente como una superficie disponible para la ejecución de obras. Se trata de un espacio habitado, construido socialmente y dotado de significados culturales que forman parte de la historia de sus comunidades.

Por ello, si la ejecución del proyecto implica la destrucción o pérdida de Trazos de Identidad, corresponde que el titular identifique expresamente esta afectación, evalúe sus consecuencias y presente

medidas concretas de prevención, protección, mitigación y, cuando corresponda, reparación, construidas con participación efectiva de la comunidad involucrada.

La eventual pérdida de la obra no debe quedar reducida a una consecuencia secundaria de las obras viales ni resolverse únicamente mediante acciones comunicacionales posteriores a su eliminación.

3. Solicitudes al titular del proyecto

En atención a los antecedentes expuestos, solicito que el titular del proyecto y el Servicio de Evaluación Ambiental, en el ámbito de sus respectivas competencias, consideren fundadamente esta observación y requieran o evalúen los antecedentes necesarios para determinar la afectación del mural Trazos de Identidad.

En particular, solicito:

1. Identificación y reconocimiento de la obra. Incorporar el mural Trazos de Identidad en el levantamiento de antecedentes culturales, sociales y territoriales del área de influencia del proyecto, identificando su ubicación, dimensiones, características, contexto de creación, equipo local participante y relación con la comunidad.

2. Evaluación de los impactos. Determinar y justificar expresamente si las obras de ampliación de la Ruta 78, las expropiaciones, las intervenciones del entorno o las actividades de construcción afectarán directa o indirectamente la integridad, permanencia, visibilidad o acceso al mural. Esta evaluación debe considerar tanto su dimensión material como su valor social y simbólico.

3. Incorporación de los antecedentes del proyecto cultural. Considerar el financiamiento del Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, convocatoria 2021, folio N.º 596111, e incorporar los antecedentes disponibles sobre los objetivos del proyecto, su proceso participativo, sus responsables y los resultados culturales y comunitarios alcanzados.

4. Presentación de antecedentes técnicos y cartográficos. Entregar planos georreferenciados que permitan verificar la ubicación del mural respecto de las obras proyectadas, las áreas de intervención, los límites de expropiación y las actividades de construcción, aclarando las razones por las que su conservación sería o no compatible con el proyecto vial.

5. Evaluación de alternativas para evitar la pérdida. Analizar alternativas de diseño, ajuste o ejecución de las obras que permitan conservar el mural en su emplazamiento original. En caso de descartarse esta posibilidad, se deberá fundamentar técnicamente dicha decisión y explicar las alternativas evaluadas.

6. Elaboración de un plan de mitigación y reparación cultural. Si se confirma que la pérdida del mural es inevitable, presentar un plan específico que aborde la afectación de la obra y de su proceso comunitario. Este plan deberá formularse con participación efectiva de quienes impulsaron, crearon y utilizaron este espacio cultural, así como de las organizaciones locales vinculadas a su historia.

7. Restablecimiento de la expresión cultural comunitaria. Establecer medidas orientadas a restituir la posibilidad de creación, expresión y apropiación cultural del espacio por parte de la comunidad. Estas medidas deberán ser acordadas con el equipo ejecutor de la obra y artistas, participantes y considerar, entre otras alternativas, la creación de una nueva obra comunitaria en un emplazamiento pertinente con el equipo ejecutor inicial, con condiciones de visibilidad, permanencia, acceso y reconocimiento territorial adecuadas. Esta alternativa no debe presentarse como una equivalencia automática con la obra perdida, sino como parte de un proceso de reparación cultural.

8. Reconocimiento de las personas y organizaciones participantes. Incorporar mecanismos para documentar y reconocer la historia del mural, la participación del equipo local y la contribución de la

ciudadanía a su creación. Se deberá considerar la elaboración de un registro histórico y visual de la obra y de su proceso, sin sustituir con ello las medidas necesarias para evitar o reparar su pérdida material.

9. Participación ciudadana vinculante para el diseño de las medidas. Establecer un mecanismo de trabajo con los artistas, gestores culturales que han invertido tiempo y esfuerzo en la creación de este proyecto, participantes y organizaciones comunitarias vinculadas al proyecto original, que permita discutir las alternativas de conservación o reparación antes de ejecutar las obras que pudieran ocasionar la pérdida del mural. Las propuestas recibidas y las decisiones adoptadas deberán quedar debidamente documentadas y fundamentadas.

10. Definición de responsables, presupuesto y plazos. Si corresponde implementar medidas de mitigación o reparación, precisar quién será responsable de ejecutarlas, qué recursos se destinarán, cuáles serán sus etapas y plazos, y cómo se verificará su cumplimiento. Las medidas deberán estar definidas antes de que se produzca la afectación, y no quedar sujetas a compromisos indeterminados para una etapa posterior.

La pérdida de Trazos de Identidad constituye una preocupación que excede la conservación de una obra visual. Se trata de la posible desaparición de una expresión cultural construida con participación local, que representa una forma de habitar, interpretar y comunicar la identidad de un territorio.

Los murales comunitarios pueden convertirse en soportes de memoria, reconocimiento y encuentro, especialmente en sectores urbanos donde las transformaciones de infraestructura modifican los espacios cotidianos y las relaciones que las comunidades mantienen con ellos.

En este caso, el proceso de creación colectiva es parte fundamental del valor de la obra. Por esa razón, no resulta suficiente evaluar su pérdida únicamente desde criterios de materialidad, superficie intervenida o factibilidad de traslado. También corresponde considerar el trabajo cultural realizado, la participación de la ciudadanía y el significado que el mural adquirió para quienes formaron parte de su creación.

La ejecución de una obra pública de infraestructura vial debe procurar compatibilizar las necesidades de conectividad con la protección de la memoria, la identidad y la vida comunitaria. Cuando existe una afectación cultural identificable, se requiere una respuesta debidamente fundamentada y medidas proporcionales a la pérdida que se pretende evitar o reparar.

La existencia de un proyecto cultural financiado con recursos públicos exige, además, transparencia respecto de su destino. No sería adecuado que una iniciativa destinada a promover la cultura y la participación ciudadana desapareciera como consecuencia de otra intervención pública sin una evaluación específica de sus efectos ni una respuesta concreta frente a la comunidad que la hizo posible.

5. Solicitud final

Solicito que el Servicio de Evaluación Ambiental considere expresamente esta observación y que, dentro del procedimiento de evaluación del proyecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio, se determine la afectación del mural comunitario Trazos de Identidad, financiado por Fondart 2021, folio N.º 596111, y se evalúe fundadamente la suficiencia de las medidas propuestas por el titular para prevenir, mitigar o reparar dicha afectación.

Asimismo, solicito que se priorice la conservación de la obra en su emplazamiento original y que, si su pérdida resulta inevitable, se establezcan medidas específicas de reparación cultural elaboradas con participación efectiva de la comunidad, con responsables, recursos, plazos y mecanismos de seguimiento definidos.

La pérdida de este mural no es simplemente la desaparición de una obra realizada por un artista. Es la pérdida de un proceso de creación colectiva, de participación ciudadana y de memoria territorial construido con el compromiso de un equipo local. Su eventual eliminación no puede considerarse una consecuencia irrelevante de la ampliación vial ni resolverse mediante la mera sustitución de una imagen por otra.

El Ministerio de Obras Públicas, como organismo responsable de impulsar la infraestructura vial, debe dar cuenta de cómo se abordará esta afectación y de qué manera se evitará que las necesidades del proyecto se impongan sin consideración suficiente por el patrimonio cultural y la identidad de las comunidades. Corresponde que esta pérdida sea identificada, evaluada y abordada mediante medidas concretas, oportunas y transparentes, de modo que el desarrollo de infraestructura pública no implique borrar la memoria de quienes habitan y construyen el territorio. ADJUNTO PROYECTO FOLIO 596111

Esta observación contiene un Anexo

lp._Fondart_2021.pdf"

1387. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observar el ruido de los camiones y exigir que, si las pantallas acústicas no cumplen con bajar los decibeles según los estándares, se instalen barreras de mayor absorción o termopaneles en todas las viviendas afectadas de la calle Ensenada.

La otra observación se refiere a las vibraciones que, con el paso de los años, podrían afectar a las estructuras de las viviendas. Se solicita que el proyecto contemple un estudio de propagación de vibraciones en el suelo para el tramo de la calle Ensenada. Asimismo, se pide implementar medidas de mitigación, tales como trincheras de aislamiento antivibratorio o el uso de pavimento modificado con caucho de alta capacidad de absorción de impacto."

1388. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Ruido es insoportable no se puede dormir pantallas Acústica, ventanas termo paneles. para disminuir el ruido"

1389. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es una ridiculez que pongan la carretera tan cerca, incluso ahora debería estar lleno de carabineros pasando partes por el ruido molesto, como va a ser posible que haya que andar reclamando algo tan obvio"

1390. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este pórtico va a empobrecer aún más a San Antonio. La mayoría de los trabajadores de nuestra comuna recibe sueldos bajos, muchos de ellos equivalentes al sueldo mínimo o más bajos, y este nuevo cobro afectará directamente su economía, especialmente a quienes deben trasladarse todos los días para llegar a sus trabajos.

Ya existe el peaje de Algarrobo, cuyo costo es bien elevado, además de los peajes para viajar hacia Melipilla y Santiago que son muchos, Ahora se suma este nuevo peaje, que perjudicará a las personas que viven en los sectores rurales de San Antonio y que, pese a ser parte de nuestra comuna, quedarán prácticamente excluidas por el costo de trasladarse buscando otras alternativas.

Es injusto que las familias más humildes deban destinar aún más dinero para algo tan esencial como ir a trabajar. Muchas personas viven en sectores rurales porque es donde tienen sus hogares y donde pueden costear su vida. No deberían ser castigadas económicamente por esa razón.

¿Se ha considerado cómo afectará este cobro a quienes deben pasar por el pórtico todos los días para ganarse el sustento? Un nuevo gasto diario puede convertirse en una carga importante para familias que ya tienen presupuestos ajustados.

San Antonio necesita conectividad y desarrollo, pero no a costa de empobrecer aún más a sus habitantes. Por eso, solicito que se revise la ubicación de este pórtico y se considere la realidad de las familias de los sectores rurales, que también son parte de San Antonio y merecen trasladarse sin que ello se convierta en un nuevo perjuicio para su economía.

Si bien el costo es bajo pero pasar todos los días y quizás más de una vez al día el costo mensual es harto para una familia humilde de nuestra ciudad."

1391. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN N.° 21

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78 - Fase 1: Acceso Sur a San Antonio».

Materia: Disponibilidad y trazabilidad de la información geoespacial digital del eje troncal y de las obras proyectadas para verificar su emplazamiento y relación con los componentes ambientales del territorio.

1. ANTECEDENTES DEL EXPEDIENTE

El Capítulo 1, «Descripción del Proyecto», presenta la localización y características de las obras de Ruta 78, mientras que el Anexo 1.2 contiene planos de detalle a escala 1:2.500. Asimismo, el expediente presenta cartografía relativa a las áreas de influencia de distintos componentes ambientales, entre ellos humedales, aguas superficiales y subterráneas, ruido y medio humano.

En la revisión realizada de los antecedentes cartográficos disponibles, se identificaron planos en formato PDF, pero no se encontró un archivo vectorial georreferenciado del eje troncal de la Ruta 78 en formatos como KMZ, KML o SHP que permitiera utilizar directamente su geometría para contrastarla con otros antecedentes espaciales.

Esta constatación se refiere a los archivos revisados y no permite descartar que la geometría digital se encuentre incorporada en otra sección del expediente o bajo una denominación diferente. Por ello, resulta necesario identificar expresamente su disponibilidad, ubicación documental y correspondencia con el trazado sometido a evaluación.

2. FUNDAMENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN

Los planos en formato PDF permiten visualizar el emplazamiento general de las obras, pero no necesariamente posibilitan verificar de manera independiente, precisa y reproducible las relaciones espaciales consideradas en la evaluación ambiental. Para ello es relevante contar con la geometría

digital georreferenciada del eje troncal y de las principales obras proyectadas, junto con información sobre el sistema de referencia, el datum y la versión del diseño.

La disponibilidad de estos antecedentes permitiría contrastar el trazado y las obras con los límites de humedales, cauces y riberas, viviendas, receptores acústicos y otros elementos sensibles del territorio. Ello adquiere particular importancia en sectores donde se proyectan muros TEM y obras próximas a cuerpos de agua, pues la determinación de distancias debe sustentarse en geometrías identificables y criterios de medición verificables. Debe distinguirse, además, entre los límites cartográficos de un humedal y los deslindes del ályeo o ribera de un cauce, que no necesariamente coinciden.

La falta de acceso a geometrías vectoriales, o la ausencia de una identificación clara de su ubicación en el expediente, dificulta reproducir los análisis espaciales, comprobar la consistencia entre planos y estudios y ejercer una participación ciudadana informada. Esta observación no presupone que exista una obligación de entregar específicamente un archivo KMZ, sino que solicita antecedentes suficientes para verificar la localización y las relaciones espaciales utilizadas en el EIA.

3. SOLICITUDES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y que requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

a. *Identificar los archivos geoespaciales del eje troncal incorporados al expediente, indicando su ubicación documental, formato, sistema de coordenadas, datum y versión del trazado. Si no se encuentran disponibles en los antecedentes accesibles del expediente, proporcionar la geometría digital georreferenciada correspondiente.*

b. *Poner a disposición, en uno o más formatos digitales interoperables, tales como KMZ, KML, SHP o GeoPackage, las geometrías del eje troncal, calzadas proyectadas, enlaces, calles de servicio, muros TEM y demás obras cuya ubicación resulte relevante para evaluar sus efectos ambientales.*

c. *Aportar los antecedentes que permitan verificar la correspondencia entre esas geometrías, los planos de detalle a escala 1:2.500 y las cartografías empleadas para delimitar las áreas de influencia del proyecto, identificando las versiones utilizadas.*

d. *Presentar cartografía y antecedentes georreferenciados que permitan contrastar las obras proyectadas con humedales, cauces, riberas y receptores sensibles, incluyendo las distancias mínimas pertinentes, sus criterios de medición y la información necesaria para reproducir los cálculos, sin confundir el límite de un humedal con el deslinde del álveo o ribera.*

e. *Precisar qué información espacial fue utilizada para determinar los impactos ambientales y acreditar que las geometrías proporcionadas corresponden a la versión del proyecto efectivamente considerada en los estudios técnicos del EIA.*

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los antecedentes y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. REFERENCIAS Y ANTECEDENTES

- *EIA «Ruta 78 – Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», Capítulo 1: Descripción del Proyecto.*
- *Anexo 1.2: Plano de Detalle, escala 1:2.500.*
- *Cartografía de áreas de influencia de los componentes ambientales incluida en el expediente.*

- *Antecedentes cartográficos de humedales y cuerpos de agua considerados en el EIA."*

1392. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Observación Ciudadana – Proyecto de Ampliación Ruta 78 (Acceso Luis Reus / Ingreso a Zona Portuaria).

De mi consideración:

Por medio de la presente, realizo laobs a la ampliación de la Ruta 78, vengo en calificar y presentar la siguiente observación formal respecto a los impactos ambientales y de calidad de vida que generará la ejecución y operación de la tercera pista en el sector de Acceso Luis Reus (Ingreso a la Zona Portuaria).

1. Descripción de la situación de afectación

Mi inmueble residencial quedará emplazado a una distancia crítica de menos de 15 mts. de la calzada proyectada para la tercera pista de ampliación de la Ruta 78. Esta cercanía extrema expone de manera directa e inevitable a mi hogar a niveles de ruido, vibraciones y emisiones que vulneran el bienestar, la salud y el descanso de mi grupo familiar. El flujo constante de vehículos pesados y de carga hacia la zona portuaria agrava exponencialmente esta condición durante las 24 horas del día.

El incremento del flujo vehicular por la habilitación de una nueva pista de circulación aumentará de forma drástica la presión sonora (decibeles) en la fachada de mi vivienda. La normativa ambiental chilena obliga a los titulares de proyectos a hacerse cargo de sus impactos y externalidades negativas. Las medidas generales contempladas en los estudios viales (como barreras acústicas genéricas) suelen ser insuficientes para viviendas que quedan en un radio de proximidad tan severo (menos de 15 metros).

Por lo anterior, solicito formalmente al Servicio de Evaluación Ambiental que exija al titular del proyecto (MOP / Concesionaria) comprometer e implementar las siguientes medidas de mitigación específicas en mi vivienda:

Instalación de Ventanas Termoacústica Recambio e instalación de ventanas de doble vidriado hermético con características de aislamiento acústico en todas las aberturas y habitaciones de la vivienda que tengan orientación y vista directa hacia la carretera.

Instalación de puertas de acceso exterior sólidas y con sistemas de sellado perimetral acústico (burletes de alta densidad y umbrales automáticos) diseñadas para la atenuación de ruidos externos de alto tráfico.

Sin estas medidas de protección estructural intradomiciliaria, la calidad de vida y el valor de mi propiedad se verán severamente perjudicados de forma permanente por la operación de la infraestructura pública."

1393. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No al pórtico... Muchas personas de san Antonio estudian o trabajan fuera de la zona siempre pagamos NOSOTROS... zona de sacrificio yo trabajo en el puerto y no tiene ningún beneficio el puerto a la comunidad, a la ciudad no queremos más pórticos"

1394. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como vecino colindante al área de influencia del proyecto, convivo diariamente, con niños, jóvenes, profesores y adultos mayores que transitan por este sector. El propio EIA reconoce que los niveles de

Material Particulado saturante (MP2,5) en la zona alcanzan entre el 83% y el 90% de la norma de calidad del aire, inclúyanse niveles de ruido saturado. Descartar la afectación a la salud sin presentar una línea base sanitaria con datos del CESFAM local o atenciones de urgencia respiratoria vulnera la evaluación del literal a) del artículo 11. La exposición continuada a polvo y vibraciones durante las obras afectará directamente a quienes habitan los sectores Barrancas, Llolleo y San Antonio

Exigir al titular para que presente un estudio en mate actualizado de material particulado MO10 y MP2,5 en todo el área de influencia del proyecto."

1395. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy trabajador del transporte público y cada día que paso veo en que condiciones está la ruta del km 82 hasta el 105 grietas en la calzada no demarcado la separación de las vías ni siquiera una caletera que de oportunidad de pasar si no ahí otra opción la berma con hoyos las mismas caletera no son hoyos son cráter las personas del sector rural no tener oportunidades para seguir avanzando con esto ya basta de abuso que las autoridades se hagan los sordos ciegos somos personas que vivimos y necesitamos soluciones dignas y si estuviera las condiciones pagaría sin alegatos pero no están los trabajos hechos"

1396. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Respecto de la modelación de ruido en la fase de construcción, se solicita al Titular incorporar y justificar la dirección de los vientos predominantes utilizada para representar la propagación del sonido desde cada frente de trabajo."

1397. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo a este proyecto por el alto impacto económico que significa pagar tag a mi grupo familiar y día a día nos vemos enfrentado a caminos malos , alto flujo vehículos y accidentes en ruta , que un pago de tag eso no mejorara en absoluto."

1398. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto contempla la construcción de una trinchera subterránea bajo el nivel de la napa freática en Barros Luco mediante pozos de abatimiento profundos, pero, omite publicar en la síntesis ejecutiva los caudales de bombeo en términos de litros por segundo, ocultando los riesgos de asentamientos de terreno, grietas en viviendas y alteración de la dinámica hidrogeológica local.

Al SEIA le solicito, por su intermedio, pida al titular i) Publicar Tabla con caudal por pozo, total, duración y destino ii) Modelo hidrogeológico con asentamientos en Barros Luco iii) Fondo reparación viviendas iv) Prohibir obra en predio sin posesión legal y reasentamiento previo."

1399. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me opongo por el alto impacto económico que significa pagar tag a mi grupo familiar y día a día nos vemos enfrentados a caminos malos , alto flujo vehicular y accidentes en ruta y el pago de tag no mejorara en absoluto."

1400. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“En estos momento no tenemos protección de ninguna índole debido a q vivo al frente de la carretera nos separa una reja de alambre el ruido nos está enfermando nos interrumpe el sueño nuestros hijos no duermen.. El polvo llega a nuestras casas camiones todo el día tocando bocinas ruido de motor parada de emergencia al frente de mi casa sin protección segura.. Olores de gases químicos en el ambiente q respiramos... Además de ver gente que muere al frente de mi casa x choques de vehículos particulares con camiones y tener que ir a rescatar gente... Necesitamos protección nuestras casa se deteriora con el paso del tiempo debido a los movimiento que producen los camiones vibrando todo el día. Necesitamos que cierren con paneles acústicos y disminuir los ruidos para mejorar nuestra calidad de vida que la necesitamos urgente.”

1401. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Como ciudadano de san Antonio me resulta incomprensible aceptar un cobro por entrar o salir de la. Ciudad a la cual pertenezco.

Como transportista de personas me encarece notablemente los costos, de traslado.. viéndose reflejado en mi presupuesto familiar.....

Mi salud mental se ve afectada , ya que cada mes deberá pagar una boleta que es abusiva y arbitraria ...

Cual.es el beneficio para la ciudad pagar tag??????”

1402. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El proyecto concentra un alto flujo de habitantes que llegan a pie, en transporte escolar, locomoción colectiva por las vías de Llolleo como Av. Chile y calles aledañas; el incremento del tráfico pesado de camiones hacia el puerto y las desviaciones viales durante la construcción crean un escenario de alto riesgo de atropellos y colisiones en zonas escolares. El proyecto no detalla medidas de seguridad vial segregadas para proteger las rutas caminables de los estudiantes durante la fase de construcción y operación; exigir al titular presente un Plan de Seguridad Peatonal en el área de influencia del proyecto”

1403. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Me opongo por el alto impacto económico que significa pagar tag a mi grupo familiar mas día a día nos vemos enfrentados a caminos malos alto flujo vehicular y accidentes en la ruta más el pago de tag no mejorara en absoluto.”

1404. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Presento mi absoluta disconformidad y rechazo al proyecto de instalación de pórticos de telepeaje en la Ruta 78 en la comuna de San Antonio. La iniciativa no contempla adecuadamente las externalidades negativas acumulativas que afectarán de forma directa a la población local debido al flujo constante y creciente de transporte de carga pesada desde y hacia el puerto según los siguientes puntos descritos:

1. *El incremento del flujo de camiones generará un aumento crítico en la emisión de material particulado y gases de combustión, sumado al polvo en suspensión, afectando gravemente la salud de las familias vecinas.*

2. *La proliferación del tránsito pesado aumentará sensiblemente los niveles de ruidos molestos por motores, frenos de motor y sirenas de emergencia asociadas a la alta accidentabilidad de la ruta.*
3. *Ante eventuales contingencias o accidentes en la Ruta 78, el desvío inevitable de camiones hacia el entramado urbano saturará las calles de San Antonio, generando congestión estructural y mayor riesgo operacional para los peatones.*
4. *Resulta inaceptable imponer el cobro de peajes al tránsito intracomunal o entre puntos de la misma ciudad.*

Por lo expuesto, declaro mi inconformidad y desacuerdo con el proyecto mencionado."

1405. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encontramos inaceptable que sigan colocando pórticos y peajes en diversas partes de las carreteras, ya que dichas medidas solo desfavorecen a la población, provocan que el costo de la vida aumente para la gente trabajadora y se llenen los bolsillos con el dinero del pueblo a empresas que no contribuyen en lo más mínimo a la provincia.

En inaudito que sigan cobrando más y más por transitar por carreteras con las que ya se han vuelto millonarios a costa del dinero de gente que no les sobra."

1406. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Estero El Sauce es un espacio natural y corredor biológico que atraviesa Llolleo y forma parte de la identidad barrial. Descargar aguas viales con restos de hidrocarburos, metales pesados y sedimentos hacia el estero deteriora la calidad ambiental del sector donde habita diversidad de flora y fauna. Dado que el estero se encuentra en proceso de reconocimiento como Humedal Urbano bajo la Ley N° 21.202, el titular debe aplicar el principio precautorio para evitar que se convierta en un foco de contaminación o malos olores cercano al colegio.

Exigir al titular presente el Plan de contingencia y emergencias respecto de la protección de su proyecto y el área de protección del Estero El Sauce"

1407. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo con el proyecto de colocar pórticos ya que el costo de la vida esta muy elevado y lo único que conseguiría es afectar al pueblo de san Antonio y todos los q vivimos y nos trasladamos por sus alrededores, mejor aprovechen la instancia de contribuir de alguna forma que no sea sacar más dinero a los ciudadanos de la costa ya que desempleo acá es una realidad y peor q sigan cobrando por transitar e las carreteras ya basta de abusos"

1408. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me dirijo a ustedes para exponer varias observaciones que se hacen indispensable considerar en el proyecto de Rita 78, la cual contempla ampliar la carretera hacía la zona portuaria, afectando de manera muy negativa el bienestar físico y psicológico de los habitantes del pasaje Ensenada, Colinas Del Mar.

El lugar antes mencionado se encuentra colindante con el proyecto en cuestión, a una distancia muy reducida, lo cual provoca:

Contaminación acústica, la norma entiendo que permite 55db como máximo, este proyecto lo superaría y sería algo constante 24hsr, ya que el Puerto no se detiene. Lo anterior provoca, trastornos del sueño, sistema nervioso y otras patologías asociadas al ruido.

Vibraciones subterráneo por el constante flujo de camiones con carga transitando,, lo cual afecta directamente en las construcciones, con grietas, problemas de cuadratura de puertas y ventanas, desprendimiento de azulejos, algo que en lo personal ya sucedió en mi propiedad y eso que la carretera aún no esta tan cercana como se espera.

*- *Operación portuaria 24/**

El puerto no para lo que significa que el flujo logístico continuará durante la noche y el día

*- *Crisis de calidad del aire (Hollin y Partículas Diésel)**

gases y materiales particulado fino: los camiones pesados son responsables de una gran cantidad de emisiones de carbono negro. óxido de nitrógeno y micropartículas. la dispersión no alcanzará a diluirse.

los estudios demuestran que vivir a menos de cincuenta metros de flujo vehicular pesados incrementa la tasa de asma infantil. reduce la función pulmonar y eleva el riesgo de enfermedades neurodegenerativas

*- *Polvillo y Suciedad**

la vivienda sufrirá de una acumulación constante de hollín negro y polvo en ventanas, pisos y fachadas lo que arruina la pintura y la limpieza del hogar.

Espero que los puntos expuestos sean los suficientes para que se reconsidere como será el procedimiento de ejecución y mejoras que garanticen una buena calidad de vida o también ser reevalúe una posible Expropiación para poder emigrar a un lugar sin las dificultades antes mencionadas."

1409. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"ME OPONGO POR EL ALTO IMPACTO ECONOMICO QUE SIGNIFICA PAGAR TAG A MI GRUPO FAMILIAR DIA A DIA NOS VEMOS ENFRENTADOS A CAMINOS MALOS ALTO FLUJO VEHICULAR Y ACCIDENTES EN LA RUTA QUE UN PAGO DE TAG NO MEJORARA EN ABSOLUTO."

1410. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita Señalar e Indicar de forma Justificada e Fundamentada Las Compensaciones Reparaciones o Mitigaciones de los efectos producto del Proyecto Fase 1 Ruta 78 Relacionado con Respecto de los derechos y acciones que correspondan en el procedimiento expropiatorio del Proyecto Fase 1 Ruta 78, el Cual Contempla el Reasentamiento de hogares de las poblaciones Barros Luco y Juan Aspee, identificando la presencia de personas mayores, personas con enfermedades crónicas, hogares con diferentes condiciones de tenencia de vivienda y unidades comerciales y productivas. Si bien el Plan Contempla Programas de Arriendo temporal, búsqueda de vivienda, apoyo social y restablecimiento comercial y productivo, No es Menor pero Entonces Es Necesario Precisar Evaluar Diversos aspectos al Proceso Expropiatorio si las medidas propuestas permitirán restablecer efectivamente las condiciones de vida de las personas afectadas.

Como lo es en:

Población Juan Aspee, Población Barros Luco, Mar de Chile, Villa Estoril, Villa Arauco, Las Colinas del Mar, Población El Mirador entre Otras ……"

1411. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito rechazar o reevaluar las condiciones del proyecto de pórticos en la Ruta 78 por no considerar adecuadamente los efectos sobre la salud y el medio ambiente de los habitantes de San Antonio. Por ejemplo, la concentración del tráfico pesado hacia el puerto provocará un aumento sostenido en la contaminación atmosférica, lo que vulnera el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. Exijo la implementación de estaciones de monitoreo continuo de calidad del aire y ruido en los tramos urbanos de San Antonio, junto a barreras acústicas de alta eficiencia y la exención total de tarifas para el tráfico local."

1412. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 24

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Insuficiencia de antecedentes para determinar las interferencias de las obras proyectadas con el estero El Sauce y su humedal asociado. Necesidad de complementar la delimitación cartográfica, la evaluación hidráulica, el drenaje, la calidad del agua y los efectos sobre el ecosistema.

1. Antecedentes del expediente

El proyecto «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio» contempla obras de ampliación y modificación de la infraestructura vial en sectores próximos al estero El Sauce, incluyendo terraplenes, muros de contención del tipo TEM, obras de drenaje y las intervenciones asociadas a la Trinchera Barros Luco.

El capítulo 1 del EIA, página 81, Figura N.º 52, identifica expresamente un muro TEM en el sector del estero El Sauce. Por su parte, las láminas N.º 3 y 4 del Plano de Detalle 1:2.500, versión 2, representan obras de infraestructura vial próximas al trazado del estero, particularmente en el entorno del enlace Barrancas y la Trinchera Barros Luco.

El capítulo 4 del EIA, páginas 25–28, reconoce al estero El Sauce como un ecosistema sensible. Señala que su tramo inferior presenta una baja pendiente longitudinal y que su capacidad de evacuación se encuentra influenciada por las mareas y las crecidas del río Maipo.

El mismo capítulo identifica impactos relacionados con las modificaciones de cauces superficiales, la alteración de acuíferos subterráneos y el deterioro de la calidad del agua durante la construcción, así como cambios localizados en las condiciones de escorrentía y descarga de aguas lluvias durante la operación.

Entre ellos se encuentran el impacto IC-CFA12, «Modificación de acuíferos subterráneos», asociado especialmente a las excavaciones profundas y al eventual abatimiento temporal de la napa; el impacto IC-CFA17, «Alteración y deterioro de la calidad del agua por emplazamiento de obras», y el impacto IO-CFA11, referido a la modificación localizada de las condiciones de escorrentía superficial y descarga de aguas lluvias hacia cuerpos receptores.

En cuanto a la intervención física del estero, el capítulo 4 señala que el proyecto no contempla obras de rectificación, desvío, encauzamiento ni modificación morfológica directa de su cauce menor.

Sin embargo, los planos generales examinados no permiten identificar de manera inequívoca el deslinde del álveo, ambas riberas, las superficies potencialmente inundables ni las distancias mínimas respecto del pie y coronamiento de los muros TEM y de las demás obras proyectadas.

Como antecedente cartográfico complementario, se dispone del archivo «Estero El Sauce.kmz», correspondiente a la delimitación propuesta en la solicitud de reconocimiento del estero El Sauce como humedal urbano ante el Ministerio del Medio Ambiente.

Este archivo contiene un polígono georreferenciado de aproximadamente 35,17 hectáreas, cuya descripción señala la utilización de una franja general de 15 metros a ambos lados del eje del estero, con ajustes territoriales y una ampliación en el sector de la desembocadura.

Dicha cartografía constituye un antecedente técnico para examinar la extensión territorial propuesta del humedal, sin que deba confundirse con una delimitación oficialmente aprobada ni con el deslinde legal del cauce.

La revisión del polígono y de los planos de detalle del EIA permite reconocer la proximidad territorial de las obras proyectadas al sistema del estero, pero no establecer con precisión métrica si existen superposiciones o cuál es la separación mínima entre las obras y la delimitación propuesta.

Asimismo, el pronunciamiento del Gobierno Regional de Valparaíso, aprobado por el Consejo Regional mediante el Acuerdo N.º 12074/09/26, solicita revisar y reforzar las obras de contención en el sector bajo del estero El Sauce, considerando el aumento de caudales y el riesgo de socavación.

Estos antecedentes hacen necesario complementar la evaluación de las relaciones espaciales, hidráulicas y ecológicas entre las obras del proyecto y el sistema hídrico del estero El Sauce.

2. Fundamentación de la observación

La identificación de un muro TEM y otras obras próximas al estero El Sauce exige establecer su ubicación efectiva respecto del cauce, las riberas, los terrenos inundables y el ecosistema asociado.

Sin embargo, la información cartográfica disponible no permite determinar las distancias mínimas entre las obras y estos elementos, ni comprobar suficientemente si los terraplenes, muros, taludes u obras temporales pueden intervenir sectores relevantes para el funcionamiento hidrológico del estero.

La afirmación del titular de que no se realizarán modificaciones morfológicas directas del cauce menor no resulta suficiente para descartar posibles alteraciones de las riberas, las áreas de escurrimiento durante crecidas o la estabilidad de los terrenos próximos.

Esta distinción es especialmente importante porque el propio EIA reconoce la baja pendiente del tramo inferior del estero y la influencia de las mareas y las crecidas del río Maipo sobre su capacidad de evacuación. En tales condiciones, las obras de contención, los terraplenes y las descargas de aguas lluvias requieren una evaluación hidráulica que considere las condiciones de funcionamiento del sistema durante eventos de crecida.

Por otra parte, el impacto IC-CFA17 reconoce que las actividades de construcción pueden generar aportes de sedimentos, sólidos en suspensión y contaminantes hacia los cuerpos receptores, entre ellos el estero El Sauce. No obstante, la información examinada no permite identificar y verificar la totalidad de los puntos de descarga proyectados hacia el estero, sus caudales, las condiciones de tratamiento o retención y las medidas destinadas a evitar la alteración de la calidad del agua.

Respecto de la fase de operación, también resulta necesario determinar si las modificaciones de las superficies pavimentadas y del sistema de drenaje vial producirán cambios en los volúmenes, velocidades y puntos de concentración de la escorrentía descargada hacia el sistema hídrico.

Adicionalmente, las excavaciones profundas de la Trinchera Barros Luco y el eventual bombeo de aguas subterráneas pueden modificar temporalmente el nivel freático. Corresponde establecer si existe conexión hidráulica entre el acuífero intervenido y el estero El Sauce, y evaluar las consecuencias que una eventual modificación de dicha conexión podría producir sobre sus condiciones hídricas.

La delimitación cartográfica presentada al Ministerio del Medio Ambiente para solicitar el reconocimiento del humedal urbano constituye un antecedente relevante que permite contrastar la representación territorial del estero utilizada en el EIA.

Si bien esta delimitación se encuentra asociada a un procedimiento administrativo pendiente de resolución, su carácter de antecedente técnico exige que sea considerada al examinar la proximidad de las obras y las posibles afectaciones del ecosistema.

En consecuencia, la ausencia de una superposición cartográfica verificable y de distancias documentadas no permite establecer fundadamente que las obras proyectadas permanezcan fuera de la delimitación propuesta del humedal, ni descartar posibles afectaciones sobre sus riberas, condiciones de escurrimiento y conectividad hidrológica.

Tampoco puede concluirse, únicamente a partir de esa ausencia de información, que las obras efectivamente invadan el humedal o intervengan el álveo. Precisamente por ello, corresponde al titular aportar los antecedentes técnicos necesarios para esclarecer estas cuestiones y sustentar la evaluación de impactos.

La evaluación debe considerar los efectos directos e indirectos, temporales y permanentes, sobre el sistema hídrico, distinguiendo las condiciones de construcción y operación y examinando conjuntamente las modificaciones físicas, hidráulicas y ecológicas que puedan producirse.

Lo anterior resulta pertinente para determinar adecuadamente los efectos del proyecto sobre los recursos hídricos y los ecosistemas asociados, conforme a los criterios establecidos en el artículo 11, letras b) y d), de la Ley N.º 19.300 y las disposiciones aplicables del Reglamento del SEIA.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y requiera al titular, mediante los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Precisar la ubicación y las distancias de las obras respecto del estero El Sauce.

Presentar cartografía georreferenciada que represente conjuntamente el trazado del estero, el deslinde del álveo, ambas riberas y la totalidad de las obras permanentes y temporales proyectadas en su entorno.

Esta información deberá incorporar los muros TEM, sus pies y coronamientos, terraplenes, taludes, obras de drenaje, instalaciones temporales y demás superficies de intervención.

Se solicita determinar las distancias mínimas entre cada obra y el deslinde del álveo y las riberas, acompañando las coordenadas, progresivas, cotas y perfiles transversales necesarios para verificar los resultados.

2. Contrastar las obras con la delimitación propuesta del humedal urbano estero El Sauce.

Presentar una superposición cartográfica entre las obras del proyecto y el polígono georreferenciado incluido en la solicitud de reconocimiento de humedal urbano presentada al Ministerio del Medio Ambiente.

Determinar si existen superposiciones, intervenciones colindantes o sectores próximos a dicha delimitación, identificando las distancias mínimas y cuantificando las superficies eventualmente involucradas.

Asimismo, explicar las diferencias entre el polígono propuesto del humedal, la delimitación del cauce y las áreas de influencia utilizadas en el EIA, fundamentando si la caracterización ambiental comprende adecuadamente los sectores que puedan resultar afectados.

3. Evaluar las modificaciones hidráulicas y el riesgo de erosión o socavación.

Presentar una evaluación hidráulica comparativa entre la situación actual y la proyectada en los sectores próximos a muros, terraplenes y obras de drenaje.

Esta evaluación deberá considerar distintos escenarios de crecida, las condiciones de evacuación hacia el río Maipo, la influencia de las mareas y los efectos que las obras puedan generar sobre niveles de agua, velocidades de escurrimiento, erosión y estabilidad de las riberas.

Se solicita fundamentar técnicamente que las obras proyectadas no producirán condiciones adversas de socavación, inundación o alteración de los terrenos próximos al estero, o reconocer y evaluar los impactos que correspondan.

4. Identificar y evaluar los puntos de descarga de aguas lluvias hacia el estero.

Presentar los planos de saneamiento y drenaje que permitan identificar todos los puntos de descarga de aguas lluvias y eventuales aportes provenientes de las obras hacia el estero El Sauce.

Para cada punto deberán informarse su ubicación, caudales de diseño, condiciones de descarga, obras de disipación de energía, medidas de retención de sedimentos y sistemas de control de contaminantes.

La evaluación deberá considerar tanto la fase de construcción como la de operación, incluyendo los cambios en la escorrentía asociados a las nuevas superficies pavimentadas y el funcionamiento de los sistemas de evacuación durante eventos de precipitación intensa.

5. Complementar la evaluación de los impactos sobre la calidad del agua y los hábitats acuáticos.

Revisar la caracterización y valoración de los efectos asociados al transporte de sedimentos, sólidos suspendidos y contaminantes hacia el estero, especialmente aquellos comprendidos en el impacto IC-CFA17.

Presentar antecedentes que permitan determinar la magnitud, extensión, duración y reversibilidad de las alteraciones previstas, considerando las condiciones de caudal, retención, sedimentación y dilución del sistema.

Asimismo, se solicita evaluar sus consecuencias sobre la vegetación ribereña y los hábitats acuáticos potencialmente expuestos, identificando las medidas necesarias para prevenir o reducir las afectaciones.

6. Evaluar la relación entre el abatimiento de la napa subterránea y el estero El Sauce.

Complementar la evaluación del impacto IC-CFA12 mediante antecedentes que permitan determinar la existencia y características de la conexión hidráulica entre el acuífero intervenido por las excavaciones y el sistema del estero.

Presentar los resultados de la modelación hidrogeológica, sus incertidumbres y escenarios de sensibilidad, indicando los descensos proyectados del nivel freático y sus eventuales efectos sobre las condiciones de alimentación, descarga y funcionamiento hídrico del estero.

La evaluación deberá considerar la duración del bombeo, la recuperación posterior de los niveles y las condiciones de seguimiento necesarias para verificar las predicciones.

7. Evaluar integralmente los efectos sobre el ecosistema del estero El Sauce y establecer las medidas correspondientes.

A partir de los antecedentes solicitados, revisar la identificación, predicción y evaluación de los impactos sobre el estero El Sauce, considerando conjuntamente las obras de contención, terraplenes, drenajes, modificaciones de escorrentía, posibles aportes contaminantes y alteraciones de las aguas subterráneas.

El análisis deberá diferenciar los efectos directos e indirectos, considerar las fases de construcción y operación y determinar fundadamente su magnitud y significancia ambiental.

Respecto de los impactos ambientales significativos que se identifiquen, se solicita establecer las medidas de mitigación, reparación o compensación correspondientes, con responsables, plazos, indicadores y condiciones verificables de seguimiento.

Asimismo, solicito que el titular identifique expresamente los planos, estudios hidráulicos, antecedentes hidrogeológicos, modelaciones y resultados concretos que sustenten sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- EIA «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», capítulo 1, «Descripción del Proyecto», Figura N.º 52, página 81: muro TEM sector estero El Sauce.

- EIA, Anexo del capítulo 1, Plano de Detalle 1:2.500, versión 2, especialmente láminas N.º 3, 4 y 5.

- EIA, capítulo 4, «Predicción y evaluación de impactos ambientales», páginas 25–28: identificación de ecosistemas sensibles y caracterización del estero El Sauce.

- EIA, capítulo 4, impacto IC-CFA12: «Modificación de acuíferos subterráneos», páginas 82–88.

- EIA, capítulo 4, impacto IC-CFA17: «Alteración y deterioro de la calidad del agua por emplazamiento de obras», aproximadamente páginas 120–123.

- EIA, capítulo 4, impacto IO-CFA11: «Modificación local de las condiciones de escorrentía superficial y descarga de aguas lluvias», páginas 79–80.

- Cartografía «Estero El Sauce.kmz», polígono georreferenciado de aproximadamente 35,17 hectáreas, presentado como antecedente de la solicitud de reconocimiento de humedal urbano ante el Ministerio del Medio Ambiente.

- Pronunciamiento del Gobierno Regional de Valparaíso, Oficio Ordinario N.º 31/3/2249, de 2 de septiembre de 2026, aprobado por Acuerdo CORE N.º 12074/09/26, de 3 de septiembre de 2026, especialmente las observaciones sobre el estero El Sauce y el riesgo de socavación.

- Ley N.º 19.300, artículo 11, letras b) y d), y D.S. N.º 40/2012, Reglamento del SEIA, disposiciones aplicables a recursos naturales renovables y áreas protegidas o ambientalmente sensibles."

1413. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como habitante directamente afectado(a) por el proyecto, presento esta observación debido a que mi vivienda se encuentra a menos de 15 metros del trazado planificado para la ampliación de la Ruta 78,

quedando expuesta de forma permanente a impactos ambientales severos que ponen en riesgo la salud y calidad de vida de mi familia. Al respecto, expongo:

Si bien el proyecto contempla la instalación de paneles antirruido, dada la extrema cercanía de mi domicilio (menos de 15 metros) y el flujo constante de camiones de alto tonelaje hacia el terminal portuario, esta barrera resulta insuficiente para cumplir de forma efectiva con los límites de la norma de ruido (D.S. N°38/11 MMA). Solicito formalmente que el titular implemente medidas de mitigación complementarias directamente en los receptores, específicamente el financiamiento e instalación de ventanas termopaneles de alta densidad en toda mi vivienda, y puertas de PVC de alta resistencia y densidad, las cuales deben incluir sellos herméticos y acústico en todos sus dinteles y rendijas

Esta medida es la única forma de evitar que la contaminación acústica exterior penetre al espacio de descanso.

La operación de vehículos de carga pesada a menos de 15 metros de mi hogar generará vibraciones continuas a través del suelo que dañarán la estructura de la vivienda y alterarán gravemente el descanso. Dado que las pantallas acústicas tradicionales no frenan las ondas sísmicas superficiales, solicito formalmente que se obligue al titular a implementar una barrera de ondas en el terreno mediante la excavación de una zanja de aislamiento antivibratorio a lo largo del borde colindante con la autopista, la cual debe ser rellena con hormigón de cemento especial con propiedad de amortiguación de vibraciones.

Esta medida de ingeniería es indispensable para discontinuar la transmisión de las ondas de vibración desde la calzada hacia los cimientos de mi propiedad

La operación vial a tan corta distancia generará vibraciones constantes que no son mitigadas por las pantallas acústicas. Solicito al titular realizar un estudio de línea de base y modelación específica de vibraciones para mi vivienda, detallando cómo se evitarán daños estructurales en el inmueble y la alteración del descanso, conforme a estándares internacionales de referencia (como la norma suiza SN 640 312 o similar) Por lo tanto exijo que el servicio de evaluación ambiental condicione la aprobación de este proyecto, a la ejecución obligatoria de estas obras de mitigación en el terreno (zanja antivibratoria) de acondicionamiento hermético, directo en mi propiedad, garantizando el derecho constitucional a vivir en un medio ambiente libre de contaminación y el resguardo de la salud pública ”

1414. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Junto con saludar, y en el contexto del proceso de Participación Ciudadana (PAC) asociado al proyecto, expreso mi rechazo a la implementación de nuevos pórticos de telepeaje en la Ruta 78, considerando las consecuencias económicas, viales y sociales que esta medida podría ocasionar a las personas que viven y se desplazan habitualmente por el territorio.

Mi postura se fundamenta en los siguientes aspectos:

1. Aumento del gasto familiar y afectación económica: *La instalación de nuevos puntos de cobro significaría un incremento en los costos de desplazamiento para quienes utilizan diariamente esta carretera. Esta situación perjudicaría especialmente a trabajadores, estudiantes, familias y transportistas que necesitan esta ruta para cumplir con sus responsabilidades laborales, educativas y personales.*

2. Mayor congestión y riesgos en caminos alternativos: *El aumento de los cobros podría incentivar a conductores de vehículos particulares y de carga a buscar vías secundarias para evitar el pago. Esto*

podría incrementar el tránsito en caminos locales, acelerar su deterioro y generar mayores riesgos de accidentes, afectando la seguridad de peatones y habitantes del sector.

3. Consecuencias para la conectividad y la vida cotidiana: *La incorporación de nuevas barreras de pago podría dificultar el desplazamiento de la población y aumentar los costos y tiempos de viaje hacia establecimientos de salud, centros educacionales y lugares de trabajo. En consecuencia, se vería afectada la calidad de vida de quienes dependen de esta carretera para desarrollar sus actividades habituales.*

4. Falta de medidas que protejan a las comunidades locales: *Resulta fundamental que una iniciativa de esta naturaleza contemple mecanismos concretos para reducir sus efectos negativos, incluyendo tarifas preferenciales o exenciones para residentes y usuarios frecuentes. La ausencia de estas alternativas podría representar una carga económica constante para las comunidades que utilizan esta vía por necesidad.*

En virtud de lo señalado, solicito que estos antecedentes sean debidamente considerados durante la evaluación ambiental del proyecto y que se revise la implementación de los pórticos de cobro propuestos, priorizando soluciones que resguarden la economía de las familias, la seguridad vial, la conectividad y el bienestar de las comunidades afectadas."

1415. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"me opongo por el alto impacto económico que significa pagar tag a mi grupo familiar y cada día nos vemos enfrentados a caminos malos alto flujo de vehículos y accidentes en la ruta y un pago de tag no mejorara en absoluto."

1416. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"estoy en contra de que realicen los pórticos, debido a que san antonio es muy pequeño como para andar cobrando... además si quieren dinero podrían cobrarle a los camioneros que por lo que tengo conocimiento. Las carreteras son diseñadas por los ejes equivalentes de los automóviles siendo camiones y vehículos grandes los que provocan el mayor daño y son los vehículos menores a los que se le recaudan la mayoría de los fondos.

San antonio ya sufrió cuando toda su periferia la cambiaron por uso de suelo industrial. realizar estos pórticos aumentaría la brecha de crecimiento de la ciudad y de sus ciudadanos."

1417. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vivo en barrancas comuna de San Antonio y uso todos los días la ruta 78 y el acceso sur para llevaré a mis nietos al colegio e ir a trabajar.

1 nos cobrarán por movernos en nuestro propio territorio."

1418. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi preocupación y rechazo a la incorporación de nuevos pórticos de cobro electrónico mediante TAG en el marco del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", debido a las consecuencias económicas y sociales que esta medida podría generar para los habitantes de la comuna.

La instalación de estos pórticos podría significar un gasto adicional permanente para las familias de San Antonio, especialmente para quienes residen en sectores rurales y dependen del vehículo particular para trasladarse diariamente a la ciudad por motivos laborales, de salud, educación, abastecimiento y realización de trámites. A diferencia de quienes viven en sectores urbanos con mayor acceso a servicios y transporte público, los habitantes rurales muchas veces no cuentan con alternativas de desplazamiento suficientes, frecuentes o accesibles, por lo que el uso de estas vías responde a una necesidad cotidiana y no a una elección.

Esta situación también afectaría a la comunidad en general, considerando los desplazamientos habituales entre distintos sectores de la comuna. El pago reiterado de peajes podría incrementar significativamente los gastos mensuales de los hogares, afectando especialmente a las personas de menores ingresos, personas mayores, trabajadores, familias y habitantes que deben trasladarse frecuentemente por razones esenciales.

Finalmente, solicito que las inquietudes de la comunidad sean consideradas de manera efectiva en la evaluación del proyecto y que se priorice el bienestar de las personas, la equidad territorial y el derecho de los habitantes a mantener una conectividad accesible, sin que ello represente una carga económica desproporcionada para sus familias. ***La modernización de la infraestructura vial debe traducirse en una mejora real en la calidad de vida de la comunidad de San Antonio, y no en un nuevo costo para quienes necesitan desplazarse diariamente para desarrollar sus actividades básicas****."*

1419. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra de la realización de pórticos ya que los dineros recaudados no se reflejarán en la mejora de la comuna o de la calidad de vida de las personas de san antonio, sino que, serán las concesionarias las que se llevaran el dinero.

Además San antonio es muy pequeño como para generar pórticos en un tramo tan pequeño. independiente del precio que les ponga.

San antonio tiene zona rural y es visitado diariamente por sus pobladores por lo que es injustificado."

1420. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estoy en contra de los pórticos, en toda mi vida san antonio no ha notado grandes cambios, si no que siempre a favor de los empresarios con tema del puerto y patio de contenedores. Todos los proyectos solo han generado caos con camiones, mala distribución del uso de suelo y malas calles y avenidas que se congestionan todos los veranos.

A todo esto cobrar por un tramo cortísimo, no va a generar beneficios a los pobladores si no a las concesionarias de las carreteras. Estoy en CONTRA!"

1421. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"la observación se basa principalmente en la instalación de pórticos de peajes en tan poco tramo lo que va afectar el costo de traslado en el acceso a la comuna de san antonio lo que afectara principalmente en que la comunidad deberá desviar su acceso diario a la comuna por otras vías sin cobro por lo que afectara a esas vías del centro de la ciudad que ya están colapsadas por lo tanto será un mayor tiempo de traslado, ¿porque la cuidad debe pagar por el acceso al puerto siendo esto que es para dar acceso al megapuerto?"

1422. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 25

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Necesidad de evaluar las modificaciones térmicas locales asociadas a la ampliación y operación de la infraestructura vial, su interacción con el cambio climático y sus posibles efectos sobre el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) y el estero El Sauce.

1. Antecedentes del expediente

El proyecto «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio» contempla la ampliación y modificación de una infraestructura vial existente, mediante nuevas superficies pavimentadas, obras de desnivelación, enlaces, muros y sistemas de drenaje, en un entorno próximo a ecosistemas hídricos sensibles, entre ellos el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) y el estero El Sauce, este último objeto de una solicitud de reconocimiento como humedal urbano ante el Ministerio del Medio Ambiente.

El capítulo 4 del EIA incorpora criterios de sinergia con el cambio climático en la predicción y evaluación de impactos ambientales y señala como referencia la «Guía metodológica para la consideración del cambio climático en el SEIA» (SEA, 2024).

En particular, al examinar el impacto IC-CFA12, «Modificación de acuíferos subterráneos», el EIA utiliza antecedentes de la plataforma ARClim y considera un escenario de aumento térmico de 1,19 °C y disminución pluviométrica de 18,95 %, que vincula con el riesgo de sequía hidrológica y la reducción de recarga del acuífero. Estas cifras corresponden al escenario climático empleado por el titular, y no a un calentamiento generado por el proyecto vial.

Por otra parte, el capítulo 4 evalúa el impacto IO-CFA11, «Modificación local de las condiciones de escorrentía superficial y descarga de aguas lluvias hacia receptores superficiales», en relación con el funcionamiento del sistema de drenaje y sus descargas, con especial referencia al sistema de Lagunas de Llolleo.

Sin embargo, en los capítulos 1, 4 y 5 revisados no se identifica una evaluación específica de los posibles cambios de temperatura superficial o microclimática asociados a la ampliación de la carretera, ni una caracterización de la temperatura de las aguas lluvias que escurren desde las superficies pavimentadas hacia receptores hídricos. Tampoco se identificó una evaluación específica de la interacción entre estos posibles efectos térmicos locales y los escenarios futuros de aumento de temperatura considerados por el propio EIA.

2. Fundamentación de la observación

Las superficies pavimentadas pueden absorber y almacenar energía solar, alcanzar temperaturas superiores a las de superficies vegetadas próximas y transferir parte de ese calor al aire, al suelo y a las aguas lluvias que circulan sobre ellas. La magnitud y el alcance de estos fenómenos dependen de las características del pavimento, el incremento efectivo de superficie impermeabilizada, la vegetación, la radiación solar, la ventilación local y las condiciones de operación de la infraestructura.

Por ello, no se plantea que la ampliación vial produzca automáticamente un aumento significativo de temperatura en los ecosistemas próximos. Lo que se cuestiona es la falta de antecedentes específicos que permitan identificar, caracterizar y evaluar estos mecanismos en el contexto territorial del proyecto.

En primer lugar, la ampliación de superficies pavimentadas y las modificaciones de cobertura vegetal pueden alterar las condiciones térmicas en el entorno inmediato de la carretera. Considerando la

proximidad del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) y del estero El Sauce, resulta necesario determinar si dichas alteraciones podrían alcanzar su vegetación ribereña, suelos hídricos, hábitats acuáticos u otros sectores ecológicamente sensibles.

En segundo lugar, las aguas lluvias que escurren sobre pavimentos calentados por la radiación solar pueden experimentar incrementos de temperatura antes de ser conducidas por los sistemas de drenaje. Este mecanismo merece especial atención cuando existen descargas hacia cuerpos de agua sensibles, en particular durante precipitaciones posteriores a períodos cálidos. Por tanto, la evaluación de escorrentía no debería limitarse a caudales y contaminantes, sin justificar si la temperatura del agua descargada constituye o no una variable ambiental relevante.

En tercer lugar, el propio EIA reconoce escenarios futuros de aumento térmico y disminución de precipitaciones. Estos factores pueden influir sobre la disponibilidad hídrica y la vulnerabilidad ecológica de los humedales. En consecuencia, corresponde examinar si las eventuales modificaciones térmicas ocasionadas por el proyecto podrían interactuar con dichas condiciones de cambio climático y producir efectos acumulativos o sinérgicos.

Es necesario distinguir el cambio climático global del calentamiento local asociado a una infraestructura pavimentada. Se trata de fenómenos diferentes, pero sus efectos pueden interactuar sobre receptores ambientales sensibles. La incorporación de un criterio general de «sinergia con cambio climático» en la metodología del EIA no sustituye, por sí sola, la identificación de un mecanismo de impacto térmico local cuando este resulte ambientalmente pertinente.

Asimismo, debe diferenciarse el sistema de Lagunas de Llolleo del estero El Sauce y determinar los puntos de descarga que efectivamente se vinculan con cada receptor. No corresponde atribuir a ambos cuerpos de agua las mismas descargas o impactos sin información de drenaje que lo acredite.

Por estas razones, se solicita complementar la evaluación ambiental para esclarecer si las modificaciones de pavimentos, cobertura vegetal y funcionamiento del drenaje pueden alterar las condiciones térmicas locales y, de ser así, determinar su magnitud, extensión, duración y significancia ambiental, considerando la vulnerabilidad de los ecosistemas y los escenarios de cambio climático utilizados en el expediente.

3. Solicitudes para la evaluación ambiental

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación en el proceso de evaluación y requiera al titular, mediante los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Cuantificar las modificaciones de superficies pavimentadas y cobertura vegetal.

Presentar una comparación georreferenciada entre la condición actual y la proyectada que identifique las superficies pavimentadas e impermeabilizadas, las superficies vegetadas intervenidas o incorporadas y los materiales de pavimentación previstos en los sectores próximos a Ojos de Mar y al estero El Sauce. Precisar las propiedades térmicas relevantes de los materiales, cuando corresponda, y justificar cómo estas modificaciones fueron consideradas en la evaluación ambiental.

2. Caracterizar y evaluar las condiciones térmicas locales.

Aportar antecedentes de temperatura superficial y, cuando corresponda, de temperatura del aire y del suelo en el entorno de la infraestructura, diferenciando las condiciones actuales de las proyectadas. Evaluar los períodos de mayor radiación solar y las condiciones meteorológicas pertinentes, determinando si la ampliación vial puede producir modificaciones térmicas locales de relevancia ambiental.

3. Determinar el alcance espacial de los posibles efectos térmicos sobre los ecosistemas sensibles.

Analizar si las eventuales modificaciones de temperatura asociadas al proyecto pueden alcanzar sectores del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar), del estero El Sauce o de su vegetación y hábitats asociados. Fundamentar el área de influencia utilizada, identificar los receptores potencialmente expuestos y presentar resultados cartográficos y criterios técnicos que permitan verificar las conclusiones.

4. Evaluar la posible transferencia térmica mediante las aguas de escorrentía.

Identificar los puntos de descarga del drenaje vial y los cuerpos receptores asociados, diferenciando expresamente el sistema de Lagunas de Llolleo del estero El Sauce. Determinar si las aguas lluvias que escurren sobre superficies pavimentadas pueden experimentar aumentos de temperatura que modifiquen las condiciones térmicas de los receptores. Considerar, cuando resulte pertinente, eventos de precipitación posteriores a períodos de altas temperaturas y las condiciones de caudal y dilución de los cuerpos de agua.

5. Incorporar la interacción con los escenarios de cambio climático.

Contrastar los posibles efectos térmicos locales del proyecto con los escenarios de temperatura, precipitación y disponibilidad hídrica utilizados en el EIA, precisando sus horizontes temporales y fundamentos. Evaluar si existe acumulación o sinergia sobre la vegetación, los hábitats acuáticos y el funcionamiento ecológico de los humedales, considerando también sus condiciones de vulnerabilidad y la presencia de otras presiones ambientales pertinentes.

6. Complementar la evaluación de impactos y establecer las medidas ambientales correspondientes.

A partir de los resultados obtenidos, revisar la identificación, caracterización y evaluación de los impactos del proyecto sobre las condiciones térmicas locales y los ecosistemas receptores. Si se identifican efectos adversos, evaluar alternativas de diseño y medidas preventivas o de manejo, tales como características de los pavimentos, conservación o reposición de cobertura vegetal y soluciones de tratamiento o manejo de escorrentía. Respecto de los impactos ambientales significativos que se determinen, establecer las medidas de mitigación, reparación o compensación que correspondan, con responsables, plazos e indicadores verificables.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique expresamente los capítulos, anexos, estudios, modelaciones y resultados concretos que respalden sus conclusiones, y que esta observación reciba la debida consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento de evaluación ambiental.

4. Referencias y antecedentes

- EIA «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», capítulo 1, «Descripción del Proyecto»: ampliación vial, superficies intervenidas, obras y sistemas de drenaje.

- EIA, capítulo 4, «Predicción y evaluación de impactos ambientales»: metodología de sinergia con cambio climático; impacto IC-CFA12, «Modificación de acuíferos subterráneos»; e impacto IO-CFA11, «Modificación local de las condiciones de escorrentía superficial y descarga de aguas lluvias hacia receptores superficiales».

- EIA, capítulo 5, análisis de los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N.º 19.300.

- EIA, antecedentes cartográficos del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) y del estero El Sauce, incluidas las figuras de emplazamiento respecto de ecosistemas sensibles.

- Servicio de Evaluación Ambiental (SEA), «Guía metodológica para la consideración del cambio climático en el SEIA», tercera edición, 2024.

- Plataforma ARClim, antecedentes climáticos citados por el titular en el capítulo 4 del EIA.

- Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA), antecedentes técnicos sobre comportamiento térmico de superficies pavimentadas y escorrentía urbana.

- Ley N.º 19.300 y D.S. N.º 40/2012, Reglamento del SEIA, en sus disposiciones aplicables a la evaluación de impactos sobre recursos naturales renovables y ecosistemas sensibles."

1423. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No pórticos en San Antonio.

no necesitamos tag."

1424. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Estimados, la observación a presentar es por los distintos problemas que conlleva estar viviendo tan cerca de una autopista. En este caso es que al estar en una ciudad-puerto, el ruido constante de los camiones que circulan es agobiante, ya que muchos circulan a exceso de velocidad permitida, lo que genera contaminación acústica al transitar, y aún mas en algunos casos que ocupan freno en motor lo que genera aún más ruido, teniendo problemas hasta incluso llevar una conversación normal o en trastornos del sueño ya que mucha gente tiene problemas para conciliar el sueño y con estos ruidos dificulta más poder descansar de buena forma, y en este caso si amplían a 3 vías, se tendrá el ruido aún más cerca, lo que lleva también a otro problema que es que al mover cargas pesadas, ya generan mucha vibración en las casas, lo que genera que ante vibraciones constantes pueda deteriorar en una velocidad mayor la estructura de las casas, y el otro problema es que al no haber control de velocidad, los accidentes ocurren de manera habitual, y si hay mayor cercanía a las casas, pudiera generar algún accidente por alcance en los lugares más cercanos..

Mencionar además que en su primera etapa, según lo informado por directivas del sector, debieron instalar muros de mitigación de sonido lo cual no fue efectuado, entonces tampoco hay seguridad que en este caso se realice todo para que la vecindad pueda vivir de forma relativamente normal.

A esto sumarle la contaminación del aire, ya que al tránsito constante de vehículos de carga liviana y en mayor medida de cargas pesadas, se levanta mucho polvo, y la contaminación que emanan de los mismos transportes, y no solamente en polvo, si no que en olor, teniendo etapas donde hay mucho olor a caucho quemado en el sector por el freno brusco de los camiones que transitan.

A esto sumar que se quiere realizar la instalación de pórticos de TAG en lugares que conectan directamente con la ciudad, lo que aparte de generar los problemas mencionados anteriormente, puede conllevar mayor gasto económico al transitar por la ciudad.

Por lo anteriormente expuesto, se solicita que favor se realicen las mediciones correspondientes y pertinentes que exige la ley para que, en esta búsqueda de mejora de la conectividad vehicular, no se deje ni un milímetro de lado la preocupación del buen vivir de vecinos y vecinas del sector en los mejores estándares exigibles"

1425. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Circulación y valor cultural***

Las obras quedan a unos 129 m de la Ruka Llolleo, donde se hacen ceremonias y atención de salud intercultural. Pido al titular analizar la circulación, el acceso a servicios y el valor cultural de la zona, tanto en construcción como en operación"

1426. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 26

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Necesidad de complementar la evaluación de las emisiones y contaminantes asociados al tránsito vehicular durante la operación del proyecto, sus mecanismos de deposición atmosférica y transporte mediante escorrentía, y sus posibles efectos sobre el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) y el estero El Sauce.

1. ANTECEDENTES DEL EXPEDIENTE

El proyecto «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio» contempla la modificación y ampliación de infraestructura vial destinada a atender el tránsito de vehículos livianos y pesados en los accesos a San Antonio y al sector portuario. La operación de esta infraestructura implica emisiones atmosféricas y generación de residuos asociados a la combustión, al desgaste de neumáticos y frenos y a la circulación sobre la plataforma pavimentada.

El capítulo 4 del EIA identifica el impacto IO-CFA02, «Aumento en las emisiones atmosféricas por el tránsito vehicular en fase de operación», y contempla además la evaluación de efectos sobre ecosistemas acuáticos mediante los impactos IO-CFA17, «Alteración y deterioro de la calidad del agua por la operación del proyecto», e IO-CFA18, «Alteración y deterioro de hábitat acuático por la operación del proyecto». En el análisis de calidad del agua durante la operación, el titular reconoce que la escorrentía sobre la plataforma vial puede incorporar sólidos en suspensión, hidrocarburos, metales y otros contaminantes asociados al tránsito vehicular y a la deposición atmosférica. Reconoce asimismo el fenómeno de «primer lavado» (first flush), por el cual las primeras fracciones del escurrimiento pueden transportar una proporción importante de los contaminantes acumulados sobre las superficies pavimentadas.

Según el capítulo 4 del EIA, página 119, en el sector del enlace con avenida Chile el sistema de drenaje descarga hacia el estero El Sauce a través de un punto de evacuación existente, que el proyecto mantiene modificando sus condiciones hidráulicas de funcionamiento. En el sector de la Trinchera Barros Luco y la rotonda Pablo Neruda, las aguas se conducen mediante el sistema de drenaje urbano hacia descargas asociadas a la Laguna Llolleo Norte, integrante del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo. El EIA también reconoce conectividad hidráulica entre las lagunas Norte y Sur. El titular señala que en determinados sectores se contempla pretratamiento de las aguas lluvias mediante retención de sólidos sedimentables y separación de materiales flotantes, previo a su descarga. No obstante, la identificación de tales dispositivos no establece por sí sola su eficacia respecto de partículas finas, contaminantes disueltos, metales, hidrocarburos y otros compuestos relacionados con el tránsito.

En la evaluación del impacto IO-CFA17, páginas 123–125, el EIA reconoce expresamente que el estero El Sauce y la Laguna Llolleo Norte presentan condiciones basales de calidad del agua comprometidas y una mayor sensibilidad frente a aportes adicionales. Pese a ello, califica la magnitud del impacto como baja, argumentando, entre otras consideraciones, que la contribución del proyecto sería acotada respecto de la escorrentía urbana preexistente y que las descargas ocurrirían de manera episódica.

Estos antecedentes permiten identificar receptores ambientales concretos y mecanismos de transporte de contaminantes hacia ellos, por lo que corresponde examinar si la magnitud, composición y efectos ecológicos de los aportes atribuibles al proyecto han sido suficientemente acreditados.

2. FUNDAMENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN

Las emisiones y residuos generados por la circulación vehicular pueden alcanzar los ecosistemas próximos mediante mecanismos diferentes que deben distinguirse: la dispersión y deposición atmosférica de gases y partículas, y el arrastre de contaminantes acumulados sobre la superficie vial mediante las aguas lluvias. Las fuentes relevantes no se limitan a los gases de escape; también pueden incluir partículas provenientes del desgaste de neumáticos, frenos y pavimentos, cuya composición y movilidad difieren según sus características. La evaluación de concentraciones de contaminantes en el aire, particularmente cuando está orientada a receptores humanos, no demuestra por sí sola la inexistencia de aportes por deposición hacia suelos, vegetación y cuerpos de agua. Para los ecosistemas sensibles próximos al trazado es necesario esclarecer si las emisiones atmosféricas atribuibles al proyecto pueden depositarse sobre el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo y el estero El Sauce y, cuando corresponda, generar efectos ecológicos que deban ser evaluados. Por otra parte, el propio EIA reconoce el transporte de contaminantes por escorrentía hacia el estero El Sauce y la Laguna Llolleo Norte durante la operación. La valoración de estos efectos no puede sustentarse únicamente en la proporción volumétrica que representaría el aporte adicional del proyecto dentro de un sistema de drenaje urbano mayor. Una fracción pequeña del volumen de agua puede transportar cargas contaminantes relevantes, dependiendo de las concentraciones, frecuencia de descarga, características químicas de las sustancias y vulnerabilidad de los receptores. La condición basal deteriorada reconocida para estos cuerpos de agua tampoco constituye, por sí misma, una demostración de capacidad de asimilación suficiente. Por el contrario, exige examinar si los aportes adicionales pueden agravar concentraciones existentes, favorecer acumulación en sedimentos o incrementar la exposición de la biota acuática y la vegetación asociada. La naturaleza episódica de las descargas no elimina necesariamente sus efectos. En particular, los eventos de lluvia posteriores a períodos secos pueden movilizar contaminantes previamente acumulados sobre las calzadas. La evaluación debe considerar los pulsos de entrada, las condiciones hidrológicas de los cuerpos receptores, la eventual persistencia o acumulación de sustancias y la exposición de los organismos. Asimismo, corresponde fundamentar la eficacia de los sistemas de pretratamiento anunciados para las sustancias efectivamente esperables en la escorrentía vial. La retención de sólidos sedimentables y materiales flotantes no acredita automáticamente la remoción de metales disueltos, partículas de menor tamaño ni todos los compuestos asociados al tránsito. Los contaminantes emergentes relacionados con el desgaste de neumáticos, incluidos los productos de transformación de aditivos como la 6PPD-quinona, deben examinarse en cuanto resulte técnicamente pertinente para las fuentes y receptores presentes, sin presumir su concentración ni toxicidad efectiva en este sitio. Estas materias deben analizarse considerando las proyecciones de tránsito y la participación de vehículos pesados, las condiciones meteorológicas y de escorrentía, las fuentes de contaminación preexistentes y los efectos conjuntos sobre los ecosistemas. La evaluación debe permitir distinguir los aportes atribuibles al proyecto de la condición basal y determinar fundadamente la significancia de los impactos directos, indirectos y acumulativos.

Por lo anterior, se cuestiona que la calificación de baja magnitud del impacto IO-CFA17, y las conclusiones correspondientes a los impactos IO-CFA02 e IO-CFA18, puedan considerarse suficientemente respaldadas sin acreditar de forma integrada las cargas contaminantes, sus vías de transferencia, la eficacia de los tratamientos y las consecuencias ecológicas en los cuerpos receptores sensibles. Se solicita esclarecer estas cuestiones dentro del procedimiento de evaluación ambiental,

atendiendo especialmente a los efectos sobre los recursos naturales renovables, incluidos suelo, agua y aire, y sus ecosistemas asociados, conforme al artículo 11, letra b), de la Ley N.º 19.300 y las disposiciones pertinentes del Reglamento del SEIA.

3. SOLICITUDES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación y requiera al titular, mediante los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Caracterizar las emisiones y residuos asociados al tránsito vehicular durante la operación. Presentar una caracterización diferenciada de los contaminantes generados por gases de escape, desgaste de neumáticos, frenos y pavimentos, así como por otras fuentes relacionadas con la circulación de vehículos, considerando material particulado, compuestos gaseosos, metales, hidrocarburos y las sustancias que resulten pertinentes según los antecedentes técnicos. Fundamentar las estimaciones con las proyecciones de flujos, participación de vehículos pesados, velocidades y escenarios de operación, diferenciando la situación actual y la proyectada.

2. Evaluar la dispersión y deposición atmosférica sobre los ecosistemas sensibles. Determinar si las emisiones atribuibles al proyecto pueden depositarse sobre el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar), el estero El Sauce y sus hábitats asociados. Presentar una evaluación fundada de su distribución espacial, tasas de deposición cuando corresponda, exposición de la vegetación, suelos y aguas, y posibles consecuencias ecológicas. Explicar si los estudios de calidad del aire existentes permiten resolver estas materias o si requieren complementación específica.

3. Cuantificar las cargas contaminantes transportadas mediante la escorrentía vial. Para los sistemas de drenaje que descargan hacia el estero El Sauce y la Laguna Llolleo Norte, informar las superficies aportantes, caudales, frecuencias de descarga y cargas estimadas de sólidos suspendidos, hidrocarburos, metales y otras sustancias relevantes. Evaluar los eventos de primer lavado después de períodos secos y las posibles variaciones de concentración y carga según el tránsito y las precipitaciones. Justificar técnicamente la inclusión o exclusión de contaminantes emergentes asociados al desgaste vehicular.

4. Acreditar la eficacia y condiciones de funcionamiento de los sistemas de pretratamiento. Identificar las unidades de tratamiento y su ubicación en cada sistema de drenaje, precisando los contaminantes que pueden remover, las eficiencias esperadas, los caudales y condiciones de diseño, los límites operacionales, las necesidades de mantención y el manejo de residuos retenidos. Explicar cómo se controlarán partículas finas, contaminantes disueltos y otras sustancias no necesariamente removidas por decantación o separación de flotantes, e identificar las condiciones de descarga que serán verificadas durante la operación.

5. Evaluar los efectos ecológicos sobre los cuerpos receptores y los impactos acumulativos. Relacionar las cargas y concentraciones atribuibles al proyecto con la calidad basal del agua y sedimentos, las características de los hábitats acuáticos, la biota y la vegetación asociada al estero El Sauce y al sistema de Lagunas de Llolleo. Analizar la exposición durante eventos de descarga, la eventual acumulación de sustancias y la interacción con aportes urbanos y portuarios preexistentes, sin asumir que la condición basal alterada o el carácter episódico de las descargas descartan efectos ambientalmente relevantes.

6. Revisar la valoración de impactos y establecer medidas ambientales y seguimiento verificable. A partir de los antecedentes anteriores, complementar y revisar fundadamente la identificación, predicción y evaluación de los impactos IO-CFA02, IO-CFA17 e IO-CFA18, distinguiendo efectos por deposición atmosférica y por escorrentía. Determinar su significancia ambiental respecto de cada

receptor sensible y establecer las medidas de mitigación, reparación o compensación que correspondan para los impactos significativos identificados. Incorporar, cuando proceda, medidas preventivas y un programa de seguimiento de la calidad de aguas, sedimentos y funcionamiento de los sistemas de tratamiento, con puntos de control, parámetros, frecuencia, responsables y criterios verificables de cumplimiento.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique los estudios, inventarios de emisiones, modelaciones, memorias de cálculo, diseños de drenaje y tratamiento, proyecciones de tránsito y antecedentes ecológicos que fundamenten sus conclusiones, y que esta observación reciba consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento ambiental.

4. REFERENCIAS Y ANTECEDENTES

- EIA «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», capítulo 1, «Descripción del Proyecto», especialmente las obras viales, drenaje y emisiones asociadas a las fases de construcción y operación.

- EIA, capítulo 4, «Predicción y evaluación de impactos ambientales», impacto IO-CFA02, «Aumento en las emisiones atmosféricas por el tránsito vehicular en fase de operación», aproximadamente páginas 47–48.

- EIA, capítulo 4, caracterización de los sistemas de escorrentía y puntos de descarga hacia el estero El Sauce y Laguna Llolleo Norte, aproximadamente páginas 118–119.

- EIA, capítulo 4, impacto IO-CFA17, «Alteración y deterioro de la calidad del agua por la operación del proyecto», aproximadamente páginas 123–125.

- EIA, capítulo 4, impacto IO-CFA18, «Alteración y deterioro de hábitat acuático por la operación del proyecto», aproximadamente páginas 133–134.

- EIA, anexos de calidad del aire, calidad del agua, ecosistemas acuáticos, estudio de tránsito y antecedentes de drenaje y saneamiento que correspondan.

- Antecedentes del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) y cartografía de delimitación propuesta del humedal estero El Sauce, presentada en su solicitud de reconocimiento ante el Ministerio del Medio Ambiente.

- Ley N.º 19.300, artículo 11, letra b), y D.S. N.º 40/2012, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, disposiciones pertinentes a los recursos naturales renovables y evaluación de impactos."

1427. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Proyecto de Mejoramiento "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", atendido los efectos que generara sobre la movilidad cotidiana, la conectividad y la calidad de vida de los habitantes de San Antonio y La Provincia de las Comunas cercanas, es que no se apruebe el proyecto en su configuración actual mientras no se demuestre que no se generarán impactos negativos y significativos sobre la población y mientras no se hayan evaluado seriamente otras alternativas que permitan mejorar la infraestructura vial como por ejemplo generar desde ENTRADA Barrancones Enlace Luis Reuss y Cruce de Cartagena Un Gran Túnel a 51msnm, que acoja todo el movimiento vehicular Portuario cuya longitud debiere ser de 3,5 km y SALIDA Talud 21 de Mayo del Túnel con Sobre Nivel de un viaducto Sobre a Avda. Barros Luco y entrada en pendiente a La Zona Portuaria con Tres Pistas por Cada Dirección vehicular y Nos ahorraríamos grandes y futuros problemas con la ciudad de San Antonio

Similar a El Túnel La Pólvora llegada al Puerto Valparaíso"

1428. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Las figuras 6 y 7 indican susceptibilidad alta, pero la figura 5 ubica parte del proyecto en unidades fosilíferas. Pido al titular reevaluar ese impacto y aplicar la guía del CMN de 2016."

1429. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicitan pantallas acústicas ya que el ruido es insoportable las 24 hrs del día con el tráfico de camiones y si no es suficiente con las pantallas recurrir a ventanas termopaneles, además las vibraciones con el tránsito de camiones está provocando grietas en las murallas y trizadura en vidrios , otro como comentario hay camiones que al aplicar el freno de motor el ruido es insoportable pero porque no tienen silenciador el escape es libre. Por esa razón existe un mal dormir"

1430. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La observación es por la instalación de peajes en el acceso a la cuidad de San Antonio en tan poco tramo son cuatro peajes lo que se verá afectadas las personas que transitan diariamente hacia la cuidad, por lo que se verán obligada a buscar otras vías de acceso lo que colapsada más las vías del centro que ya están colapsadas.

Por que la ciudad debe pagar por unas terceras vías que solo benefician al mega puerto lo que en otra ciudad no ocurre lo mismo, por ejemplo acceso al puerto de Valparaíso por camino la pólvora que se efectuó un camino y túnel de kilómetros y no hay ningún peaje?"

1431. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Apoyo la solicitud de la CONADI qué pide registrar los contactos con las organizaciones indígenas, con fechas y resultados, porque hoy solo hay una captura de WhatsApp. Pide también justificar la exclusión de la Asociación Newen Lof Lafken y la Comunidad Cariman Pinto Guerra del área de influencia, o caracterizarlas."

1432. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio", por el perjuicio económico que podrían generar a trabajadores, familias, estudiantes y adultos mayores, aumentando el costo de sus desplazamientos cotidianos.

Este rechazo se fundamenta en los principios de igualdad ante la ley y bien común, consagrados en los artículos 1 y 19 N.º 2 de la Constitución Política, y en la necesidad de evaluar los posibles efectos sobre los sistemas de vida y costumbres de la población, conforme al artículo 11 letra c) de la Ley N.º 19.300.

Solicito que se rechace la instalación de estos pórticos y que se consideren alternativas viales que no impongan nuevas cargas económicas a los habitantes de San Antonio.

Es mucha carga económica para las pymes, ejemplo transporte de carga por carretera, que por lo general son familiares y se movilizan entre San Antonio- Valparaiso y Santiago.

un promedio mensual para 4 camiones gira el pago alrededor de 2 millones de pesos con esto aumentaría y perjudicaría de enorme manera el sistema económico en general"

1433. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me niego a la instalación de pórticos en este proyecto, soy residente de la comuna de San Antonio desde hace 26 años y esto afectara directamente a la economía familiar"

1434. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se reasentarán 87 predios en Juan Aspeé y Barros Luco. Pido al Titular explicar cómo se restablecerán las redes comunitarias, el acceso a servicios y las actividades económicas, cómo se vincula con el plan del Puerto Exterior, y cómo se verificará."

1435. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 27

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Insuficiencia de medidas ambientales específicas y necesidad de acreditar la eficacia de los compromisos ambientales voluntarios frente a los impactos sobre el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) y el estero El Sauce.

1. ANTECEDENTES DEL EXPEDIENTE

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio» identifica al Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) y al estero El Sauce como ecosistemas sensibles presentes en el entorno de las obras proyectadas. El capítulo 4 reconoce mecanismos de afectación sobre las aguas superficiales, la calidad del agua, los hábitats acuáticos y otros componentes ambientales, tanto en construcción como en operación. En particular, el EIA evalúa el impacto IO-CFA17, «Alteración y deterioro de la calidad del agua por la operación del proyecto», y el impacto IO-CFA18, relativo a la alteración y deterioro del hábitat acuático durante la operación. En el análisis de IO-CFA17, el titular reconoce que la escorrentía desde la plataforma vial puede transportar sólidos en suspensión, hidrocarburos, metales y otros contaminantes asociados al tránsito vehicular y a la deposición atmosférica hacia cuerpos receptores, entre ellos el estero El Sauce y la Laguna Llolleo Norte. Asimismo, reconoce que estos receptores presentan condiciones basales de calidad del agua comprometidas y una mayor sensibilidad ante nuevos aportes, aunque califica el impacto como de baja magnitud.

El capítulo 7, «Plan de Medidas de Mitigación, Reparación y/o Compensación», presenta en su Tabla N.º 2 y apartado 7.3 medidas de compensación asociadas al impacto IC-CFA30-D, «Reasentamiento de grupos humanos». Estas se concretan en un plan de reasentamiento con subplanes habitacionales, productivos, sociales y de fortalecimiento de redes. En dicho capítulo no se identifican medidas de mitigación, reparación o compensación específicamente destinadas a la restauración, rehabilitación o compensación ecológica del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo o del estero El Sauce.

Por su parte, el capítulo 11, «Compromisos Ambientales Voluntarios no exigidos en la legislación vigente», incorpora compromisos de control de emisiones atmosféricas durante la construcción (CV-CA01), protección de fauna silvestre (CV-FA01), instalación de refugios para quirópteros (CV-FA02, según el índice del capítulo) y áreas verdes y paisajismo (CV-PAI01), entre otros. Estas actuaciones tienen objetivos y alcances distintos de las medidas destinadas a hacerse cargo de impactos ambientales significativos. Resulta especialmente relevante el compromiso CV-PAI01, «Proyecto de Área Verde y

Paisajismo», descrito en la Tabla N.º 10 del capítulo 11. Además de la reposición e incorporación de áreas verdes en sectores de la faja vial, el titular le atribuye un beneficio de reducción de aportes de aguas lluvias y arrastre de materiales, incluidos metales y sólidos, hacia el humedal Ojos de Mar. El EIA señala que esta incorporación representaría una disminución del 60 % de la superficie de ampliación de la concesión con influencia sobre el humedal por aportes de aguas lluvias. Sin embargo, ese porcentaje referido a superficie no equivale, por sí mismo, a una reducción demostrada del 60 % del volumen de escorrentía o de la carga contaminante. Tampoco se identifica en el capítulo 11 un compromiso específico de restauración o conservación ecológica del estero El Sauce.

2. FUNDAMENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN

La inexistencia de medidas específicas para los humedales en el capítulo 7 guarda relación con la calificación efectuada por el titular de los impactos sobre los componentes hídricos y ecológicos. Sin embargo, dicha calificación debe encontrarse debidamente respaldada y no puede considerarse demostrada únicamente por la existencia de sistemas convencionales de drenaje, pretratamiento o compromisos voluntarios de alcance general. El propio EIA reconoce aportes adicionales de contaminantes hacia receptores ambientalmente sensibles que ya presentan alteraciones de su calidad basal. Que estos cuerpos de agua reciban descargas urbanas preexistentes no constituye, por sí solo, fundamento suficiente para concluir que nuevos aportes serán ambientalmente marginales o que carecerán de consecuencias ecológicas relevantes. Para sustentar esa conclusión corresponde acreditar las cargas atribuibles al proyecto, las condiciones de exposición, la respuesta de los receptores y la eficacia de las medidas de control en los períodos y escenarios pertinentes. En particular, el compromiso CV-PAI01 requiere una justificación técnica verificable. Debe distinguirse entre la superficie prevista para paisajismo, la eventual reducción de superficie aportante al drenaje, el volumen de aguas lluvias retenido o infiltrado y la disminución efectiva de sólidos, metales, hidrocarburos y demás contaminantes. Son variables diferentes, cuya equivalencia no puede presumirse. También debe establecerse si las áreas verdes proyectadas tendrán funciones efectivas de protección ecológica de los humedales, más allá de sus fines paisajísticos o de integración urbana. La misma necesidad de fundamentación se extiende a los sistemas de drenaje y pretratamiento. Su existencia no acredita automáticamente la remoción suficiente de contaminantes disueltos, material particulado fino u otras sustancias asociadas a la operación vial, ni reemplaza el seguimiento de la calidad del agua y de los hábitats acuáticos en los puntos receptores. Asimismo, varios de los compromisos voluntarios identificados se aplican durante la construcción, mientras que los impactos sobre la calidad del agua y los hábitats acuáticos también se reconocen para la fase de operación. En consecuencia, es necesario distinguir qué actuaciones preventivas y correctivas se mantendrán durante toda la vida útil del proyecto, cómo se verificará su desempeño y qué acciones se aplicarán si los resultados ambientales difieren de los previstos. Finalmente, debe examinarse de manera diferenciada la protección del Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo, reconocido por el Ministerio del Medio Ambiente, y la del estero El Sauce, respecto del cual se encuentra en trámite una solicitud de reconocimiento como humedal urbano. El distinto estado administrativo de ambos espacios no elimina la necesidad de evaluar las afectaciones sobre los componentes ambientales efectivamente presentes. Por estas razones, se cuestiona la suficiencia de la fundamentación que sustenta la ausencia de medidas específicas para estos ecosistemas en el capítulo 7 y la eficacia ambiental atribuida a los compromisos del capítulo 11. Los antecedentes son pertinentes para revisar la predicción y valoración de impactos sobre recursos naturales renovables y ecosistemas sensibles, conforme al artículo 11, letras b) y, en lo que resulte aplicable, d), de la Ley N.º 19.300 y a las disposiciones correspondientes del Reglamento del SEIA. La eventual exigencia de medidas de mitigación, reparación o compensación deberá determinarse conforme a los impactos significativos que resulten acreditados.

3. SOLICITUDES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación y requiera al titular, por los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Justificar la ausencia de medidas específicas para los humedales en el capítulo 7. Explicar, con referencia a las matrices, estudios, criterios de valoración y resultados de la evaluación, por qué los impactos reconocidos sobre el Humedal Urbano Sistema de Lagunas de Llolleo y el estero El Sauce no dan lugar a medidas específicas de mitigación, reparación o compensación. Revisar dicha conclusión si la complementación de antecedentes demuestra impactos significativos que no han sido adecuadamente considerados.

2. Acreditar la eficacia ambiental del compromiso CV-PAI01. Precisar la metodología, superficie de referencia, cartografía y cálculos que sustentan la afirmación de disminución del 60 % de la superficie de ampliación con influencia sobre el humedal por aguas lluvias. Cuantificar separadamente la reducción de superficie aportante, volumen y caudal de escorrentía, infiltración o retención y cargas de contaminantes, indicando el grado real de protección que se atribuye al paisajismo. Identificar especies vegetales, superficies, ubicación, plazos de establecimiento, mantenimiento e indicadores verificables de desempeño.

3. Demostrar el rendimiento de los sistemas de drenaje y pretratamiento. Individualizar los dispositivos de captación, retención, separación y tratamiento previstos para las descargas que puedan alcanzar al estero El Sauce y las Lagunas de Llolleo. Informar los contaminantes que cada sistema controla, su eficiencia esperada y las condiciones de diseño, mantenimiento y funcionamiento durante episodios de lluvia intensa y primeros lavados posteriores a períodos secos. Justificar la suficiencia de los sistemas respecto de las cargas contaminantes que el propio EIA reconoce.

4. Precisar los compromisos y controles aplicables durante la operación. Diferenciar las medidas y compromisos limitados a la etapa de construcción de aquellos que permanecerán vigentes durante toda la operación de la carretera. Establecer responsables, frecuencia de inspección, mantenimiento, condiciones de activación y acciones correctivas ante fallas o resultados ambientales superiores a los previstos, especialmente en los sistemas de drenaje y en las áreas verdes con funciones de retención o infiltración.

5. Establecer seguimiento ambiental específico para ambos cuerpos receptores. Presentar un programa de seguimiento que permita verificar las predicciones de calidad de agua, sedimentos y condiciones de hábitat acuático en puntos representativos del estero El Sauce y del Sistema de Lagunas de Llolleo. Fundamentar los parámetros seleccionados, su ubicación, frecuencia y condiciones de muestreo, especialmente durante eventos de escorrentía; definir indicadores y umbrales de gestión que permitan detectar oportunamente aportes atribuibles al proyecto y activar medidas correctivas. Distinguir dicho seguimiento de controles generales de cumplimiento en los frentes de obra.

6. Revisar integralmente los impactos y las medidas ambientales que correspondan. Relacionar explícitamente los resultados de los análisis de calidad del agua, drenaje, emisiones, contaminación por tránsito y hábitats acuáticos con los compromisos voluntarios y controles propuestos. Evaluar las interacciones y efectos acumulativos pertinentes con otras fuentes de contaminación existentes, sin asumir que el deterioro basal reduce la importancia de nuevos aportes. Si se determinan impactos ambientales significativos, incorporar las medidas de mitigación, reparación o compensación que correspondan al capítulo 7, con objetivos, indicadores, plazos, responsables y seguimiento verificables.

Asimismo, solicito que el titular identifique expresamente los documentos, planos, cálculos, modelaciones y fichas ambientales que sustenten cada respuesta y que esta observación reciba consideración y respuesta fundada en el procedimiento de evaluación ambiental.

4. REFERENCIAS Y ANTECEDENTES

- EIA «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», capítulo 4, «Predicción y evaluación del impacto ambiental», especialmente impactos IO-CFA17, «Alteración y deterioro de la calidad del agua por la operación del proyecto» (páginas 123–125), e IO-CFA18, relativo a alteración y deterioro del hábitat acuático durante la operación (páginas 133–134).

- EIA, capítulo 4, identificación del estero El Sauce y Sistema de Lagunas de Llolleo como ecosistemas sensibles y descripción de descargas y receptores hídricos (especialmente páginas 25–28 y 118–119).

- EIA, capítulo 7, «Plan de Medidas de Mitigación, Reparación y/o Compensación», especialmente Tabla N.º 2, apartado 7.3 y Plan de Reasentamiento de Grupos Humanos, asociado al impacto IC-CFA30-D.

- EIA, capítulo 11, «Compromisos Ambientales Voluntarios no exigidos en la legislación vigente», compromisos CV-CA01, CV-FA01, CV-FA02 y CV-PAI01; en particular, Tabla N.º 10, «Proyecto de Área Verde y Paisajismo» (páginas 19–22).

- EIA, capítulo 1, «Descripción del Proyecto», obras viales, superficies de intervención, drenaje y paisajismo.

- Ley N.º 19.300, artículo 11, letras b) y d), según corresponda, y D.S. N.º 40/2012, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, disposiciones sobre predicción de impactos, medidas de mitigación, reparación y compensación y seguimiento ambiental."

1436. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Me niego a la instalación de pórticos en la comuna de San Antonio"

1437. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Inaceptable que un país no pueda generar recursos más que sacándole dinero al que menos tiene, mucha gente pobre en san Antonio, Cartagena, San Sebastián, las cruces el tabo, Llolleo, con sueltos muy bajos que se trasladan atravesando de la carretera que ahora se harán aún más poderes por el hecho de pagar más para trasladarse a sus trabajos, traerá muchas movilizaciones y protestas por la gente del puerto, y probablemente igual lo van a llevar a cabo, ya que poco les importa la calidad de vida de los más pobres, en fin hay que demostrar el descontento, que tenga buen día el que le toca leer los reclamos, no es personal …"

1438. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto contempla nuevos pórticos de pago para una ruta que conecta directamente a la capital provincial de San Antonio con sus comunas aledañas como es Cartagena, El tabo, el quisco y Algarrobo, teniendo las tres ultimas un costoso peaje asociado para conectar todas las comunas costeras con San Antonio como capital provincial y lugar de acceso a los servicios del estado, a saber: registro civil e identificación, poder judicial, delegación presidencial provincial, fiscalía, etc. Este nuevo cobro viene a mermar la actividad económica entre el litoral y San Antonio especialmente con Cartagena ambas

comunas con altos índices de pobreza, viniendo el proyecto a mermar aún mas la economía local. Impacto que desde luego no es analizado por el proyecto, siendo necesario que se utilice algún instrumento para evaluar realmente cuál va a ser impacto económico en las economías locales de San Antonio y también aquellas que componen su provincia."

1439. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"la observación corresponde a la que se obligue a la instalación de pantallas acústicas a un costado de las población aledaña a la ruta (villa Arauco, Villa Estoril, Villa Mar de Chile, Villa Las Dunas, etc), pantallas acústicas que fueron postergadas por años y nunca se instalaron solo fueron simples promesas de los distintos gobiernos y concesionarias"

1440. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los desvíos de Avenida Barros Luco afectan la principal ruta de buses entre Llolleo y el centro que utilizo a diario para ir y volver desde mi trabajo. Por lo que pido al titular un plan de desvíos con paraderos reubicados y frecuencias que no empeoren, y comprobar que los camiones pueden girar hacia los terminales sin invadir la pista contraria"

1441. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Anchos provisorios que impiden adelantar***

Fuente: SEREMI de Transportes, punto I.1.

Los anchos provisorios previstos son de 4,5 a 5 m por sentido, separados con barreras tipo Jersey, lo que impide adelantar a camiones y buses. Pido anchos mayores que permitan maniobras de adelantamiento, para evitar congestión si un vehículo grande se detiene."

1442. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Proyectos de SECTRA como alternativa***

Fuente: SEREMI de Transportes, puntos I.3 y I.4.

Pido que el titular simule dos proyectos del estudio SECTRA Norte, la apertura de Luis Reuss y la habilitación de Las Torres, para ver si descongestionan la Ruta 78 durante las obras y dan acceso más rápido al Hospital Claudio Vicuña."

1443. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Como ciudadana y parte de la comunidad de San Antonio quiero ser enfática en rechazar la propuesta de aún más cobros por ingresar a la ciudad donde vivo. Los costos de los peajes y el TAG perjudicarán la calidad de la ya costosa vida en Chile. En una ciudad que poco y NADA ve los supuestos avances que conlleva el convivir con el puerto, camiones, contenedores. Solo destrucción de mi ciudad, su flora, su fauna y de la calidad de vida de quienes habitamos San Antonio.

Claramente, quienes han propuesta este proyecto, NO tienen ni quieren tener la menor idea de lo que es vivir en San Antonio, y mucho menos saben de la cantidad de personas que trabajamos fuera de la zona y, por ende, utilizamos esos tramos. Ya sea por bus (que el monopolio alcanza fácilmente los

$10.000 solo por ida) o por auto particular (bencina casi en los $1700) es un desafío que la situación económica de la ciudad no puede sostener. Y ni hablar de la cantidad de estudiantes de zonas rurales que deben viajar diariamente. Pero a quién le importan los niños y trabajadores.

Además, quieren generar un cobro adicional, sin siquiera preocuparse y OCUPARSE de lo que actualmente administran: una carretera mal construida, con falta de iluminación, alta contaminación acústica y residual, poca advertencias y regulaciones y, por sobre todo, la cantidad de accidentes por culpa de camiones irresponsables, que solo generan congestión y contaminación. Antes de querer que paguemos más por vivir en San Antonio, sería lo ideal que la propia empresa pague por mejorar la calidad de vida de quienes habitamos la comuna que ellos destrozan pero que le forra de dinero los bolsillos.

Por último, decir que el PROGRESO NO ES A COSTA DE LA CALIDAD DE VIDA DE PERSONAS, FLORA, FAUNA Y COMUNIDAD. Con un poco, solo un poco de disposición, las decisiones pueden ser un bien para todos.

San Antonio, zona de sacrificio en pro de mal llamado progreso. Quieren hacernos creer que el progreso es a costa de destrucción, pero no es así."

1444. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los pórticos qué pretender instalar, cobrarían a quienes viven en Leyda, Malvilla y Aguas Buenas. La Avenida Barros Luco quedaría como única vía sin cobro, lo que puede aislar a sectores. Pido al titular evaluar ese efecto y comprometer las compensaciones que pide la Municipalidad: multicancha y servicios higiénicos en Villa Estoril, galpón en Colinas del Mar y mejoramiento de acceso por avenida Curicó,"

1445. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Flujos del Puerto Exterior y de la Ruta 66***

Fuente: SEREMI de Transportes, puntos II.1 a II.3.

Pido que el titular incluya los flujos de vehículos del Puerto Exterior, con RCA aprobada en junio de 2026, y de la Ruta 66 (subsector B5, variante San Juan), que se conecta con la Ruta 78. Pido también evaluar si coinciden en el tiempo con las obras y cómo se mantendrá la conectividad de la carga."

1446. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Desvíos para la carga y el puerto***

Fuente: SEREMI de Transportes, punto II.4.

Pido identificar los desvíos, restricciones y rutas alternativas para llegar a los terminales portuarios, a los recintos extraportuarios y a los depósitos de contenedores durante cada etapa, y las medidas de contingencia para accidentes e interrupciones. Y que exista un calendario con anticipación que debe ser comunicado a la comunidad."

1447. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Radios de giro de camiones grandes***

Fuente: SEREMI de Transportes, punto III.1.

Pido demostrar que los camiones sobredimensionados o con remolque que van a los terminales STI y PCE pueden girar durante las fases 1 y 2 sin invadir la pista contraria ni bloquear el acceso al puerto."

1448. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En el colegio de Aguas Buenas, como Comité Habitacional Alto San Antonio, usamos sus dependencias para nuestras reuniones mensuales, el cobro de peaje para ir y volver afectarán la economía de 153 socios y sus familias, con este proyecto."

1449. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No se justifica la ampliación de una nueva carretera en cuanto al uso no comercial de esta ,debido a que la que ya tenemos funciona de buena manera encontrándose descongestionada la mayor parte del tiempo, generándose atascos o atochamientos a que los patios donde se recibe a los camiones no tienen la capacidad suficiente para hacer frente a la cantidad de camiones que llegan, por lo que creo que en principio se debería revisar si es que con la actual capacidad que tienen los patios de containers se puede recibir realmente esa carga sin pensar en expandirse la industria de los patios de containers por todo tan san antonio, alterando de esta forma el valor paisajístico del lugar y el acceso a las horas de luz de las y los vecinos."

1450. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Volumen de camiones por el enlace Reuss***

Fuente: Municipalidad de San Antonio, Ord. 1851, punto 1 (cifras estimadas por la Municipalidad).

La Municipalidad estima unos 8.000 viajes diarios de camiones en 2025, y unos 14.000 proyectados para 2032, con todos los camiones de la Ruta 66 entrando por el enlace Reuss. Pido que el titular presente sus propias proyecciones de tránsito y consolide el acceso Variante Luis Reuss para separar los autos livianos de los camiones."

1451. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Realizo dos viajes diarios desde La Rudilla a San Antonio para asistir a mi trabajo. La implementación de pórticos tag en el acceso sur a San Antonio afectaría significativamente mi economía debido al gasto mensual que me significaría dicho cobro, sumado esto al importante alza que se ha generado en el valor de los combustibles."

1452. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La observación corresponde porque la ruta se proyecta hacia el lado sur de la trinchera (túnel) siendo que afectará principalmente a la población Barros Luco que se expropiaran 24 propiedades y por el lado norte se dejo un espacio en el estado que no afectaría principalmente a una población consolidad de adultos mayores que están en el centro de la cuidad con acceso a todos los servicios (cesfam, municipalidad, colegios acceso a la locomoción publica) lo que en otros lugares no encontraran con lo que les cancelen por sus propiedades."

1453. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Peatones y emergencias en los desvíos***

Fuente: Municipalidad, Ord. 1851, punto 1; SEREMI de Salud, OBS EIA 01.

La Municipalidad advierte mayor riesgo de accidentes con peatones y automovilistas, y tiempos más largos para los vehículos de emergencia. Pido señalización peatonal, pasos seguros, rutas de emergencia y tiempos de acceso a hospitales, ambulancias y bomberos durante cada desvío."

1454. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El estudio no identifica las redes ni a los usuarios afectados, ni la duración máxima de los cortes. Pido al titular un plan con avisos y alternativas"

1455. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"OBSERVACIÓN CIUDADANA N.º 28

Proyecto: Estudio de Impacto Ambiental «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio»

Materia: Insuficiente identificación y evaluación de las interferencias del proyecto con los Servicios Sanitarios Rurales de El Sauce, Aguas Buenas, Malvilla y Leyda, y con el proyecto de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas de Leyda. Necesidad de acreditar la compatibilidad de las obras viales con la continuidad de los servicios, el desarrollo de la infraestructura sanitaria rural y los objetivos de seguridad hídrica.

1. ANTECEDENTES DEL EXPEDIENTE

El proyecto «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio» contempla la ampliación y modificación de infraestructura vial, incluyendo enlaces, ramales, movimientos de tierra, excavaciones y obras complementarias que pueden interactuar con redes y otras instalaciones de servicios básicos.

El capítulo 4 del EIA identifica el impacto IC-CFA34-A, «Intervención o alteración, permanente o temporal, de servicios básicos como alcantarillado, agua potable, electricidad, comunicaciones, etc.», desarrollado en las páginas 187–188. El titular reconoce que las actividades de construcción pueden requerir el traslado, modificación o reposición de redes existentes, generando alteraciones en su continuidad o funcionamiento. No obstante, califica este impacto como negativo, de magnitud media, extensión local, duración fugaz y reversible. Asimismo, señala que no se evidencian interacciones relevantes con otros proyectos que generen efectos acumulativos o sinérgicos. Por su parte, el Gobierno Regional de Valparaíso, en su pronunciamiento sobre el EIA, solicita resolver las interferencias e incompatibilidades del diseño vial con infraestructura sanitaria rural existente y proyectada, identificando expresamente:

- El estanque proyectado del Servicio Sanitario Rural El Sauce.

- Las redes de aducción de los Servicios Sanitarios Rurales Aguas Buenas, Malvilla y Leyda.

- El proyecto «Construcción Alcantarillado, PTAS y Disposición Final, Leyda, comuna de San Antonio», código BIP 40035800, financiado mediante el Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

El pronunciamiento solicita una solución integrada que garantice la compatibilidad y continuidad de dichas infraestructuras. Sin embargo, en los capítulos 1, 3.11 y 4 del EIA examinados no se identificó una caracterización específica y conjunta de estas interferencias que permita conocer su ubicación

exacta, las modificaciones requeridas, las condiciones de ejecución y sus posibles consecuencias sobre el abastecimiento de agua potable y el saneamiento de las localidades involucradas.

Adicionalmente, la planificación pública de los recursos hídricos contempla instrumentos relevantes para este territorio. Entre ellos se encuentra el Plan Estratégico de Gestión Hídrica de la Cuenca del Maipo, elaborado por la Dirección General de Aguas, que aborda la oferta y demanda de agua, los balances hídricos y las medidas para fortalecer el abastecimiento y la adaptación al cambio climático. Asimismo, la Dirección General de Aguas constituyó la Mesa Estratégica de Recursos Hídricos de la cuenca del río Maipo y adyacentes, instancia destinada a contribuir a la elaboración del correspondiente Plan Estratégico de Recursos Hídricos en Cuenca y al avance de la seguridad hídrica. A escala regional, el Gobierno Regional de Valparaíso desarrolla el Plan de Acción Regional de Cambio Climático, cuyo anteproyecto fue aprobado por el Comité Regional de Cambio Climático en octubre de 2026.

Estos instrumentos y procesos de planificación aportan antecedentes pertinentes para evaluar la compatibilidad del proyecto vial con la continuidad, protección y desarrollo de la infraestructura de abastecimiento y saneamiento rural.

2. FUNDAMENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN

La infraestructura de los Servicios Sanitarios Rurales constituye un elemento fundamental para el abastecimiento de agua potable y las condiciones de vida de las comunidades rurales. Las interferencias de un proyecto vial con estanques, conducciones de aducción y otras instalaciones sanitarias pueden tener consecuencias que exceden la intervención física puntual de una red, especialmente cuando comprometen la continuidad del servicio, la operación de los sistemas o la ejecución de inversiones destinadas a mejorar su capacidad y cobertura. En este caso, el pronunciamiento del Gobierno Regional identifica infraestructuras concretas cuya compatibilidad con el proyecto debe resolverse. Sin embargo, la evaluación ambiental examinada aborda la intervención de servicios básicos de manera general, sin demostrar suficientemente que las características particulares de estos sistemas hayan sido consideradas. En primer lugar, es necesario identificar las interferencias físicas y funcionales del proyecto. La evaluación debe precisar si las obras viales se superponen con el estanque proyectado del SSR El Sauce, las redes de aducción de Aguas Buenas, Malvilla y Leyda, o las instalaciones del proyecto de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas de Leyda. Esta identificación debe comprender tanto la infraestructura actualmente operativa como aquella que se encuentra proyectada y cuenta con antecedentes técnicos verificables. En segundo lugar, la continuidad de los servicios no puede presumirse únicamente porque las redes intervenidas serán repuestas. Debe acreditarse cómo se mantendrán el abastecimiento y las condiciones sanitarias durante la construcción, qué interrupciones podrían producirse, a cuántas personas afectarían y qué soluciones se implementarían ante contingencias. Asimismo, corresponde demostrar que las eventuales reubicaciones o modificaciones conservarán las condiciones de capacidad, presión, seguridad, accesibilidad para mantención y posibilidades de ampliación de los sistemas. En tercer lugar, la evaluación debe considerar los efectos sobre la ejecución futura de las obras sanitarias proyectadas. Una incompatibilidad territorial puede ocasionar modificaciones de diseño, nuevas servidumbres, mayores costos, restricciones de emplazamiento o retrasos en la materialización de infraestructuras destinadas a mejorar el acceso al agua potable y al saneamiento. Por ello, resulta insuficiente evaluar únicamente las interrupciones temporales de redes existentes sin examinar las consecuencias que las obras viales puedan generar sobre proyectos sanitarios identificados por el Gobierno Regional. En cuarto lugar, estas interferencias deben examinarse considerando los objetivos de seguridad hídrica del territorio. La planificación de la cuenca del Maipo reconoce la necesidad de asegurar el abastecimiento para consumo humano, preservar los ecosistemas y fortalecer la resiliencia frente al cambio climático. En ese contexto, la

infraestructura sanitaria rural no debe evaluarse únicamente como un conjunto de instalaciones susceptibles de traslado o reposición, sino también como parte de los sistemas que permiten garantizar el acceso presente y futuro al agua potable y al saneamiento. Una modificación del trazado de una red, del emplazamiento de un estanque o de las condiciones de ejecución de una obra sanitaria podría producir restricciones funcionales o retrasos que deben ser evaluados en relación con las necesidades de abastecimiento de las comunidades. Corresponde, por tanto, establecer si las soluciones de ingeniería propuestas por el titular son compatibles con los antecedentes y objetivos pertinentes de la planificación hídrica de la cuenca y de adaptación regional al cambio climático, distinguiendo los instrumentos vigentes de aquellos que se encuentran en elaboración. En quinto lugar, corresponde revisar la calificación del impacto IC-CFA34-A. El carácter fugaz y reversible atribuido por el titular requiere fundamentarse respecto de cada infraestructura efectivamente afectada. Las consecuencias de una reubicación permanente, la imposibilidad de ejecutar una obra sanitaria o una restricción de capacidad futura no necesariamente se corresponden con una alteración de corta duración. Del mismo modo, la afirmación de que no existen interacciones relevantes con otros proyectos debe contrastarse con los antecedentes de los sistemas sanitarios y del proyecto de alcantarillado de Leyda señalados en el pronunciamiento regional. En consecuencia, resulta necesario complementar la identificación y evaluación de impactos sobre el medio humano, particularmente respecto de la dimensión de bienestar social básico, el acceso a servicios esenciales y las condiciones de vida de las localidades rurales. Estos antecedentes son pertinentes para determinar la existencia y significancia de eventuales alteraciones de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, conforme al artículo 11, letra c), de la Ley N.º 19.300 y al artículo 7 del Reglamento del SEIA.

3. SOLICITUDES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL

En atención a los antecedentes expuestos, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que considere fundadamente esta observación y requiera al titular, mediante los instrumentos procedimentales que correspondan, lo siguiente:

1. Identificar y representar cartográficamente las interferencias con la infraestructura sanitaria rural. Presentar planos georreferenciados que permitan contrastar todas las obras permanentes y temporales del proyecto con el estanque proyectado del SSR El Sauce, las redes de aducción de los SSR Aguas Buenas, Malvilla y Leyda, y las instalaciones del proyecto de alcantarillado, PTAS y disposición final de Leyda, código BIP 40035800. Precisar las interferencias identificadas, sus coordenadas, progresivas, características técnicas y grado de afectación, distinguiendo infraestructura existente, en ejecución y proyectada.

2. Acreditar las soluciones de ingeniería y la compatibilidad de los proyectos. Presentar las soluciones técnicas propuestas para cada interferencia, incluyendo reubicaciones, modificaciones, protecciones, atraviesos, servidumbres y accesos de mantención, según corresponda. Demostrar que dichas soluciones conservan la funcionalidad, capacidad operativa y posibilidades de ampliación de los sistemas sanitarios, incorporando los antecedentes de coordinación con las entidades titulares, administradoras y organismos públicos competentes.

3. Evaluar los efectos sobre la continuidad del abastecimiento y saneamiento de las comunidades. Identificar los sectores, localidades, usuarios y servicios que podrían experimentar interrupciones o alteraciones durante la construcción. Informar la duración y frecuencia estimada de eventuales cortes, las medidas para garantizar el suministro de agua potable, las soluciones de contingencia, los mecanismos de comunicación y los procedimientos de respuesta ante fallas o daños accidentales. La evaluación deberá considerar especialmente los establecimientos sensibles y los hogares que dependen de estos sistemas para satisfacer sus necesidades básicas.

4. Evaluar las consecuencias sobre la ejecución y funcionamiento de la infraestructura sanitaria proyectada. Determinar si las obras viales pueden modificar el emplazamiento, diseño, costos, cronogramas, accesibilidad, capacidad o condiciones de funcionamiento futuro de las instalaciones sanitarias identificadas por el Gobierno Regional. En particular, se solicita examinar la compatibilidad con el proyecto de alcantarillado, PTAS y disposición final de Leyda, y establecer cómo se evitarán restricciones que puedan impedir o retrasar la materialización de estas inversiones.

5. Examinar la compatibilidad de las soluciones propuestas con los objetivos de seguridad hídrica. Identificar los antecedentes y orientaciones pertinentes del Plan Estratégico de Gestión Hídrica de la Cuenca del Maipo y del proceso de elaboración del Plan Estratégico de Recursos Hídricos en Cuenca del río Maipo y adyacentes, así como los antecedentes disponibles de planificación regional de adaptación al cambio climático. Evaluar si las interferencias y soluciones propuestas por el proyecto vial podrían comprometer la continuidad del abastecimiento, la capacidad futura de los Servicios Sanitarios Rurales, la ejecución de nuevas infraestructuras sanitarias o la resiliencia de las comunidades frente a períodos de escasez hídrica. Fundamentar la compatibilidad del proyecto con los objetivos e iniciativas pertinentes, precisando el estado de vigencia de cada instrumento utilizado y sin atribuir carácter obligatorio a disposiciones que no lo tengan.

6. Revisar y fundamentar la calificación del impacto IC-CFA34-A. Complementar la identificación, predicción y evaluación de los impactos sobre los servicios básicos, considerando las características particulares de los Servicios Sanitarios Rurales y de los proyectos sanitarios comprometidos. Justificar, para cada interferencia, la magnitud, extensión, duración y reversibilidad de sus efectos, así como las posibles interacciones con otros proyectos e infraestructuras. Determinar si la evaluación original debe modificarse y si corresponden medidas ambientales adicionales.

7. Establecer medidas verificables y responsabilidades para garantizar la compatibilidad y continuidad de los servicios. Definir las acciones preventivas, de protección, reposición y contingencia que correspondan, indicando responsables, plazos de ejecución y procedimientos de coordinación con los operadores de los Servicios Sanitarios Rurales y las instituciones competentes. Establecer mecanismos verificables de seguimiento que permitan comprobar la continuidad, calidad y condiciones de operación de los servicios durante las obras y después de su ejecución. En caso de identificarse impactos ambientales significativos, incorporar las medidas de mitigación, reparación o compensación que correspondan conforme a la normativa aplicable.

Asimismo, solicito que la respuesta del titular identifique expresamente los planos, proyectos sanitarios, antecedentes de coordinación, estudios técnicos e instrumentos de planificación hídrica que fundamenten sus conclusiones, y que esta observación reciba consideración y respuesta fundada dentro del procedimiento de evaluación ambiental.

4. REFERENCIAS Y ANTECEDENTES

- EIA «Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio», capítulo 1, «Descripción del Proyecto», especialmente la descripción de obras viales, movimientos de tierra, enlaces y obras complementarias.

- EIA, capítulo 3.11, «Línea de Base de Medio Humano», especialmente la caracterización de las condiciones de acceso a servicios básicos.

- EIA, capítulo 4, «Predicción y evaluación del impacto ambiental», impacto IC-CFA34-A, «Intervención o alteración, permanente o temporal, de servicios básicos como alcantarillado, agua potable, electricidad, comunicaciones, etc.», páginas 187–188.

- Pronunciamiento del Gobierno Regional de Valparaíso, Oficio Ordinario N.º 31/3/2249, de 2 de septiembre de 2026, aprobado mediante Acuerdo CORE N.º 12074/09/26, de 3 de septiembre de 2026, especialmente las observaciones sobre infraestructura sanitaria rural y compatibilidad de proyectos.

- Proyecto «Construcción Alcantarillado, PTAS y Disposición Final, Leyda, comuna de San Antonio», código BIP 40035800, identificado en el pronunciamiento regional.

- Dirección General de Aguas, «Plan Estratégico de Gestión Hídrica en la Cuenca del Maipo», disponible en el repositorio documental del Ministerio de Obras Públicas.

- Dirección General de Aguas, antecedentes de constitución y funcionamiento de la Mesa Estratégica de Recursos Hídricos de la cuenca del río Maipo y adyacentes, y elaboración del correspondiente Plan Estratégico de Recursos Hídricos en Cuenca.

- Gobierno Regional de Valparaíso, antecedentes del proceso de elaboración del Plan de Acción Regional de Cambio Climático, incluido el anteproyecto aprobado por el Comité Regional de Cambio Climático el 14 de octubre de 2026.

- Ley N.º 21.455, Marco de Cambio Climático, en lo pertinente a la planificación de adaptación y la seguridad hídrica.

- Ley N.º 19.300, artículo 11, letra c), y D.S. N.º 40/2012, Reglamento del SEIA, artículo 7."

1456. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**Confirmar si hay efectos en Cartagena***

Fuente: Capítulo 2 (área de influencia), página 7: la concesión abarca las comunas de Cartagena y San Antonio, pero este EIA evalúa solo el sector Dm 109.000 al acceso al Puerto de San Antonio.

El capítulo 2 incluye a Cartagena en la concesión de la Ruta 78, pero el EIA evalúa solo el sector de San Antonio. Pido que el titular confirme, con planos, si habrá obras, desvíos, caminos de faena, tránsito de camiones o depósitos de material en territorio de Cartagena, y si hay otras etapas de la concesión que la afecten. Si las hay, pido evaluar sus efectos sobre los habitantes de Cartagena."

1457. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"En mi calidad de Concejal de la Ilustre Municipalidad de San Antonio, vengo en formular y presentar formalmente ante ese Servicio **observación ciudadana respecto del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"**, cuyo titular es la **Dirección General de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas**, solicitando que los antecedentes y consideraciones que se exponen sean incorporados al expediente de evaluación ambiental y sean debidamente analizados y respondidos en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental.*

*La presente observación se formula al amparo de los artículos 26, 27, 28 y 29 de la Ley N° 19.300, disposiciones que garantizan la participación informada de la comunidad en la evaluación de los Estudios de Impacto Ambiental y el derecho de cualquier persona natural o jurídica a formular observaciones dentro del procedimiento correspondiente. Asimismo, acompañó al presente oficio un **conjunto de firmas de vecinas y vecinos de la comuna de San Antonio**, quienes manifiestan su respaldo a las materias y preocupaciones contenidas en esta presentación, solicitando que dichas firmas sean incorporadas al expediente como antecedente de participación y respaldo ciudadano.*

I. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO

De acuerdo con los antecedentes publicados por el propio Servicio de Evaluación Ambiental, el proyecto contempla la ampliación de la capacidad vial de la Ruta 78 en el tramo de acceso a San Antonio, entre el sector del Enlace Reuss y el acceso al Puerto de San Antonio.

Entre sus principales obras se contemplan terceras pistas, mejoramientos del enlace Barrancas, intervenciones en la Rotonda Curicó, mejoras de accesos a Avenida Barros Luco, una nueva trinchera, un ramal hacia el futuro Puerto Exterior de San Antonio, obras en el área de la Rotonda Pablo Neruda, mejoras de conectividad con la nueva Ruta de La Fruta y, especialmente, la incorporación de ***pórticos de peaje en los sectores de Barrancas y Reuss****.*

El proyecto contempla además expropiaciones y la afectación de terrenos y viviendas, reconociendo el propio expediente ambiental que existen efectos asociados al reasentamiento y a la alteración de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

Por lo anterior, resulta indispensable que la evaluación ambiental considere no solamente los efectos físicos de las obras, sino también sus consecuencias sobre la movilidad cotidiana, conectividad, calidad de vida, economía familiar, redes sociales, seguridad vial, ruido y relaciones territoriales de las comunidades directamente involucradas.

II. FUNDAMENTOS DE LA OBSERVACIÓN:

1. IMPACTO DE LOS NUEVOS PÓRTICOS DE PEAJE SOBRE EL MEDIO HUMANO Y LOS SISTEMAS DE VIDA

El proyecto contempla nuevos pórticos de peaje en los sectores de ***Barrancas y Reuss****, dentro del sistema vial de acceso a San Antonio. Esta situación merece una evaluación específica desde la perspectiva del medio humano, toda vez que el cobro asociado al uso de determinados tramos puede modificar los patrones habituales de movilidad de quienes viven, trabajan, estudian o utilizan servicios dentro de la comuna.*

El artículo 11 letra c) de la Ley N° 19.300 establece la obligación de elaborar un EIA cuando un proyecto genere reasentamiento de comunidades humanas o una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

A su vez, el artículo 7 del D.S. N° 40/2012 contempla expresamente el desplazamiento y reubicación de grupos humanos y la alteración significativa de sus sistemas de vida y costumbres.

En consecuencia, solicito que el EIA explicite y evalúe de manera suficiente:

a) La cantidad estimada de viajes diarios de residentes de San Antonio que utilizarán los sectores sujetos a cobro.

b) El impacto económico que podría significar el pago reiterado de peajes para trabajadores, estudiantes, familias, personas mayores y usuarios que requieren desplazarse regularmente dentro de la comuna.

c) Las diferencias de impacto entre usuarios locales, usuarios intercomunales y transporte de carga.

d) Los cambios previsibles en los patrones de movilidad derivados de la existencia de los nuevos puntos de cobro.

e) La eventual utilización de rutas alternativas gratuitas por parte de quienes busquen evitar el cobro.

f) Las consecuencias ambientales, viales, acústicas y de seguridad que podrían producirse como consecuencia de dichos cambios de comportamiento.

La evaluación ambiental debe considerar, por tanto, no solamente la infraestructura construida, sino también las modificaciones de conducta y movilidad que razonablemente puedan derivarse de su operación.

2. NECESIDAD DE EVALUAR EL POSIBLE DESVÍO DE FLUJOS HACIA LA RED VIAL URBANA

La existencia de pórticos de cobro puede generar incentivos para que determinados usuarios opten por vías alternativas sin peaje.

Por ello, solicito que el titular entregue una ***modelación específica y transparente de los escenarios de desvío de tránsito****, considerando al menos:*

- *Escenario sin cobro.*
- *Escenario con cobro.*
- *Escenario con tráfico normal.*
- *Escenario punta.*
- *Escenarios de saturación.*
- *Transporte particular.*
- *Transporte público.*
- *Vehículos de carga.*
- *Vehículos de emergencia.*
- *Usuarios residentes de San Antonio.*

Dicha modelación debe identificar los eventuales incrementos de flujo sobre calles y avenidas de carácter urbano, especialmente aquellas cercanas a los sectores de Barrancas, Reuss, Avenida Barros Luco, Rotonda Curicó, Rotonda Pablo Neruda y las áreas residenciales que puedan constituir rutas alternativas.

El análisis deberá determinar, entre otros aspectos:

- *Aumento de congestión;*
- *Aumento de tiempos de desplazamiento;*
- *Aumento de emisiones atmosféricas;*
- *Aumento de ruido;*
- *Deterioro de pavimentos;*
- *Aumento del riesgo de accidentes;*
- *Afectación de cruces peatonales;*
- *Afectación al transporte público;*
- *Afectación a establecimientos educacionales, de salud y equipamientos comunitarios.*

Solicito que esta información sea incorporada como antecedente ambiental relevante y no quede limitada exclusivamente a una evaluación de capacidad de la carretera concesionada.

3. REASENTAMIENTO, EXPROPIACIONES Y AFECTACIÓN DEL ARRAIGO COMUNITARIO

El propio proyecto reconoce la existencia de expropiaciones y reasentamientos asociados a su ejecución.

En este contexto, resulta fundamental que el tratamiento de las expropiaciones no se limite exclusivamente a la valorización patrimonial de los inmuebles afectados.

La pérdida de una vivienda puede significar también la pérdida de redes familiares, vecinales y comunitarias construidas durante décadas, particularmente cuando se trata de barrios consolidados y de familias que mantienen sus actividades laborales, educacionales, comerciales y sociales en el mismo territorio.

Por ello, solicito que el titular profundice y complemente la evaluación del impacto sobre el medio humano, considerando particularmente:

a. *Pérdida de redes de apoyo familiar y vecinal;*
b. *Afectación de personas mayores y familias en situación de vulnerabilidad;*
c. *Distancia entre la vivienda original y la solución de reasentamiento;*
d. *Acceso a establecimientos educacionales, centros de salud, comercio y transporte público;*
e. *Pérdida o debilitamiento de organizaciones comunitarias y redes sociales;*
f. *Afectación del arraigo territorial;*
g. *Costos económicos indirectos derivados del desplazamiento;*
h. *Medidas de acompañamiento social durante todo el proceso.*

*En consecuencia, solicito que se fortalezca el **Plan de Reasentamiento**, procurando que este constituya una solución integral y participativa y no exclusivamente una compensación patrimonial derivada del procedimiento expropiatorio.*

Asimismo, solicito que las familias directamente afectadas sean incorporadas a un proceso efectivo de información, participación y seguimiento de las soluciones propuestas.

4. IMPACTO ACÚSTICO EN LA FASE DE OPERACIÓN

El proyecto contempla un incremento de capacidad vial y modificaciones relevantes en los flujos de tránsito, incluyendo transporte de carga asociado a la funcionalidad portuaria de la infraestructura.

El expediente contempla barreras acústicas permanentes en determinados sectores; sin embargo, resulta necesario verificar que las medidas propuestas sean suficientes considerando los flujos de tránsito proyectados y, especialmente, la circulación de vehículos pesados.

*Solicito que el titular presente o complemente una **modelación acústica actualizada**, considerando:*

- *Tránsito medio diario;*
- *Horarios punta;*
- *Tránsito nocturno;*
- *Flujo de vehículos pesados;*
- *Escenarios de máxima demanda;*
- *Crecimiento futuro del tránsito asociado a la actividad portuaria;*
- *Efecto acumulativo de las distintas obras;*
- *Receptores residenciales existentes;*
- *Viviendas ubicadas en primera línea;*
- *Establecimientos educacionales, de salud y equipamientos sensibles.*

*La evaluación deberá determinar el cumplimiento del **D.S. Nº 38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente**, considerando las condiciones reales de operación proyectadas.*

En aquellos receptores donde se determine una afectación relevante, solicito que se evalúe la implementación de medidas adicionales, tales como barreras acústicas con especificaciones técnicas

adecuadas, soluciones de aislamiento en viviendas directamente afectadas y otras medidas de mitigación que resulten técnicamente justificadas.

5. IMPACTO SOCIOECONÓMICO DE LOS NUEVOS COBROS Y NECESIDAD DE EVALUAR ALTERNATIVAS

La incorporación de nuevos puntos de cobro en sectores de acceso a San Antonio genera una dimensión socioeconómica que debe ser considerada dentro del análisis del medio humano.

La evaluación debería determinar el costo que representaría para los residentes realizar desplazamientos frecuentes, especialmente cuando estos sean necesarios por motivos de:

- *Trabajo;*
- *Educación;*
- *Atención de salud;*
- *Cuidado de personas mayores;*
- *cuidado de niños;*
- *Trámites;*
- *Actividades comerciales;*
- *Transporte público;*
- *Actividades comunitarias.*

*Por ello, solicito que el titular entregue una **evaluación cuantitativa del impacto económico sobre los usuarios residentes de San Antonio**, utilizando distintos perfiles de movilidad.*

Asimismo, considerando que el propio proyecto reconoce una importante funcionalidad portuaria, solicito que se evalúe la proporcionalidad entre los beneficios derivados de la infraestructura destinada a fortalecer dicha conectividad y las cargas que eventualmente podrían recaer sobre la población residente.

III. SOLICITUD DE ACLARACIONES, RECTIFICACIONES Y/O AMPLIACIONES

En mérito de lo expuesto, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental que, dentro de sus competencias y de acuerdo con el procedimiento establecido en la Ley N° 19.300 y el D.S. N° 40/2012, requiera al titular, mediante el instrumento administrativo que corresponda, las siguientes aclaraciones, rectificaciones y/o ampliaciones:

1. Modelación de movilidad local

Incorporar una modelación específica del comportamiento de los usuarios ante la existencia de los nuevos pórticos de peaje de Barrancas y Reuss.

2. Estudio de desvío de tránsito

Determinar técnicamente los posibles flujos que podrían trasladarse hacia la red vial urbana gratuita y sus efectos sobre congestión, seguridad, ruido, emisiones y pavimentos.

3. Evaluación socioeconómica

Cuantificar el impacto económico que los nuevos cobros podrían generar sobre los residentes de San Antonio, considerando diferentes perfiles de movilidad.

4. Profundización del medio humano

Complementar la evaluación del artículo 11 letra c) de la Ley N° 19.300, considerando no solamente las expropiaciones, sino también los efectos derivados de cambios en movilidad, accesibilidad, redes de apoyo, arraigo y relaciones comunitarias.

5. FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL Y ALTERACIÓN DE LA CONTINUIDAD DEL MEDIO HUMANO:

*El proyecto debe evaluar de manera integral el efecto de **fragmentación territorial** que podrían generar las nuevas obras viales, enlaces, estructuras, segregaciones de tránsito, expropiaciones y modificaciones de conectividad contempladas en el proyecto.*

*La construcción y operación de una infraestructura vial de esta magnitud no constituye únicamente una intervención sobre la calzada existente, sino que puede producir una **división física y funcional del territorio**, particularmente en aquellos sectores urbanos donde la Ruta 78 y sus obras complementarias interactúan directamente con barrios consolidados de la comuna de San Antonio.*

Esta fragmentación puede traducirse en mayores distancias de desplazamiento, pérdida de continuidad de recorridos peatonales y vehiculares, dificultades para acceder a servicios y equipamientos, modificación de recorridos habituales, aislamiento relativo de determinados sectores y debilitamiento de las relaciones territoriales y comunitarias existentes.

*La situación adquiere especial relevancia en sectores como **Barrancas, Reuss, Villa Barros Luco, Población Juan Aspeé, Avenida Barros Luco, Rotonda Pablo Neruda y sus áreas residenciales aledañas**, donde las obras proyectadas pueden modificar significativamente las relaciones de conectividad que actualmente existen entre barrios, viviendas, establecimientos educacionales, centros de salud, comercio, transporte público y organizaciones comunitarias.*

*Desde la perspectiva del artículo 11 letra c) de la Ley N° 19.300 y del artículo 7 del D.S. N° 40/2012, la evaluación del medio humano debe considerar no solamente el desplazamiento directo de personas producto de las expropiaciones, sino también aquellos efectos que puedan producir una **alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres**, incluyendo la conectividad, accesibilidad y relaciones territoriales de los grupos humanos.*

*Por ello, resulta necesario que el titular no evalúe cada obra de manera aislada, sino que analice el **efecto acumulativo y sinérgico de la totalidad de las intervenciones**, considerando especialmente:*

- *La pérdida o modificación de conexiones directas entre barrios.*
- *La generación de barreras físicas para peatones, ciclistas y vehículos.*
- *El aumento de distancias y tiempos de desplazamiento.*
- *La modificación de recorridos del transporte público.*
- *La eventual concentración de tránsito en determinadas vías urbanas.*
- *El aislamiento o disminución de accesibilidad de determinados sectores residenciales.*
- *La afectación de establecimientos educacionales, centros de salud, comercio y equipamiento comunitario.*
- *La pérdida o debilitamiento de redes sociales y comunitarias.*
- *La interacción entre fragmentación territorial, expropiaciones y reasentamiento.*
- *Los efectos acumulativos derivados de los nuevos pórticos de peaje y de los eventuales desvíos de tránsito hacia vías gratuitas.*

*Especial preocupación genera que la fragmentación territorial pueda afectar de manera diferenciada a **personas mayores, personas con movilidad reducida, niños, estudiantes, trabajadores y familias que***

***dependen del transporte público o de desplazamientos peatonales**, aumentando sus tiempos y dificultades de acceso a servicios esenciales.*

*Por lo anterior, solicito que el titular presente una **evaluación específica de fragmentación territorial y conectividad del medio humano**, acompañada de cartografía que permita identificar las relaciones existentes antes de la ejecución del proyecto y los cambios previstos durante las fases de construcción y operación.*

Dicha evaluación deberá identificar las barreras físicas y funcionales que generará el proyecto, los sectores potencialmente aislados o con menor accesibilidad y las medidas concretas destinadas a mantener o recuperar la continuidad territorial y comunitaria.

*Asimismo, solicito que se establezcan **medidas de mitigación de conectividad**, tales como pasos peatonales seguros, cruces accesibles, continuidad de veredas y ciclovías, adecuación de paraderos y recorridos de transporte público, conexiones vehiculares locales y otras soluciones que permitan mantener la integración de los barrios afectados.*

*La evaluación deberá considerar especialmente la situación de los sectores que puedan quedar **encerrados, segregados o con conectividad disminuida** como consecuencia de la combinación de expropiaciones, nuevos enlaces, desniveles, trincheras, estructuras viales, segregación de flujos y sistemas de cobro.*

*En consecuencia, solicito que la fragmentación territorial sea incorporada expresamente dentro de la evaluación de los impactos sobre el **medio humano**, evitando que sus efectos sean considerados únicamente como consecuencias accesorias del diseño vial.*

6. Fortalecimiento del Plan de Reasentamiento

Establecer medidas concretas de acompañamiento, participación y seguimiento para las familias afectadas por expropiaciones, con especial consideración respecto de adultos mayores y personas o familias vulnerables.

7. Actualización de la modelación acústica

Verificar el cumplimiento de la normativa de ruido en escenarios de máxima demanda, considerando especialmente el transporte de carga y la operación portuaria proyectada.

8. Medidas de mitigación acústica

Incorporar, cuando técnicamente corresponda, barreras acústicas de alto desempeño y medidas complementarias de aislamiento para los receptores directamente afectados.

9. Evaluación de alternativas de conectividad gratuita

Analizar técnicamente la existencia, continuidad, capacidad y seguridad de rutas alternativas gratuitas que permitan mantener la conectividad urbana sin generar una sobrecarga significativa sobre la red vial secundaria.

10. Evaluación de una solución tarifaria para residentes

*Solicito que, atendida la dimensión socioeconómica que pudiera generar el proyecto, el SEA considere remitir los antecedentes al **Ministerio de Obras Públicas y a la Dirección General de Concesiones**, para que, dentro de sus respectivas competencias y del régimen jurídico de la concesión, evalúen alternativas destinadas a evitar que los residentes de San Antonio soporten una carga desproporcionada derivada del uso de infraestructura cuya funcionalidad también se encuentra vinculada al desarrollo portuario.*

*Entre dichas alternativas solicito que se estudie la factibilidad jurídica, técnica y económica de establecer mecanismos de **exención o tarifa diferenciada para residentes de la comuna de San Antonio**, mediante los instrumentos contractuales y administrativos que resulten procedentes.*

Esta solicitud se formula como una medida que debe ser técnicamente estudiada por la autoridad competente y no como una atribución que corresponda directamente establecer al Servicio de Evaluación Ambiental.

IV. PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y RESPALDO DE LA COMUNIDAD

*Solicito especialmente que esta presentación sea incorporada al expediente del proyecto como **observación ciudadana formal**, considerando que la Ley N° 19.300 establece el derecho de la ciudadanía a participar informadamente en la evaluación de los Estudios de Impacto Ambiental y obliga al Servicio a considerar las observaciones formuladas y pronunciarse fundadamente respecto de ellas en la resolución correspondiente.*

*Solicito que este antecedente sea incorporado íntegramente al expediente administrativo. Asimismo, solicito que las observaciones contenidas en este oficio sean respondidas de manera **específica, fundada y técnicamente verificable**, evitando respuestas generales que no permitan conocer de qué manera cada una de las materias planteadas fue analizada por el titular y por los organismos evaluadores.*

V. PETITORIO FINAL

Por tanto, en mérito de los antecedentes expuestos y de las disposiciones legales y reglamentarias citadas,

SOLICITO A USTED:

*1. Tener por presentada esta observación ciudadana formal respecto del EIA del proyecto "**Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio**".*

2. Qué el diseño del proyecto se ajuste a la Ley 19.300 sobre nuestro derecho a interponer observaciones e impugnaciones ante el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA).

3. Qué se considere la omisión de los impactos socioeconómicos en el medio humano señalados en el Art. 11 letra c.

4. El derecho a levantar impugnaciones y observaciones que señalan los impactos por no garantizar calzadas laterales de servicio, gratuitas, continuas y de estándar técnico similar establecidas en el Art. 11 letra b de la Ley 19.300.

5. El derecho de exigir al Ministerio de Obras Públicas (MOP): la aplicación perentoria del Artículo 19º del Decreto Supremo Nº 900 de 1996 (Que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Concesiones de Obras Públicas), el cual faculta al Estado a modificar las características de las obras contratadas por razones de interés público.

6. Se solicita formalmente un Convenio Complementario que decrete la Exención Tarifaria Permanente (Tarifa Cero) para todos los vehículos de residentes y locales de San Antonio.

7. Solicitar la No instalación de pórticos de telepeaje (TAG) dentro de nuestra área urbana desde Leyda, Malvilla, Aguas Buenas y Poblaciones aledañas a la Ruta 78 acceso sur al Puerto de San Antonio, sumando además el futuro enlace Luis Reuss y Rotonda Pablo Neruda.

8. Se solicita "Tarifa Cero para San Antonio": Que el MOP aplique el Artículo 19° de la Ley de Concesiones para modificar el contrato por razones de interés público, decretando la gratuidad total para los vehículos de la comuna.

9. Protección Vial Vecinal: Que el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) obligue a la empresa a diseñar calzadas laterales gratuitas para evitar que los autos colapsen los pasajes interiores de la ciudad para evadir el peaje.

10. Conocer información clara y precisa del diseño del proyecto, para que no se generen ambigüedades en la información, dado que se ha ido conociendo el proyecto de manera fragmentada, sin ser clara y menos precisa.

11. Eliminar los pórticos de telepeaje (TAG) que puedan afectar los desplazamientos dentro de nuestra comuna.

12. Que se consideren calzadas laterales gratuitas, continuas y seguras, para evitar que el tráfico sea desviado hacia calles y pasajes de nuestros barrios.

13. Protección de nuestros barrios y familias, considerando los impactos de la fragmentación territorial, la división de la ciudad para realizar las actividades del diario vivir, traer y venir a buscar los niños al colegio, asistir a controles médicos, venir a trabajar y regresar a los hogares fuera del radio urbano perjudicando principalmente a la gente de Leyda, Malvilla, Aguas Buenas y sectores aledaños y los efectos sociales y económicos del proyecto.

14. Mitigaciones reales, incluyendo medidas frente al ruido y al tránsito de camiones y soluciones dignas para las familias que pudieran verse afectadas.

15. Que no existan expropiaciones forzosas en la Población Barros Luco con las 27 viviendas, por un monto a recibir impuesto a la fuerza. Esto también en otros sectores.

16. Mitigación real y No a las Expropiaciones Forzosas: Soluciones dignas y sin desarraigo para las familias de Población Barros Luco, Población Juan Aspée y otros sectores que hoy se van conociendo y que hoy suman más de 60 propiedades. Considerar mitigaciones con barreras acústicas de estándar internacional contra el ruido de los camiones.

17. Disponer que las materias planteadas sean consideradas dentro del proceso de evaluación ambiental.

18. Requerir al titular las aclaraciones, rectificaciones y/o ampliaciones necesarias respecto de los impactos sobre el medio humano, movilidad, tránsito, ruido, reasentamiento y situación socioeconómica de los residentes de San Antonio.

19. Exigir que se profundice la evaluación de los efectos derivados de los nuevos pórticos de peaje (TAG) de los diferentes sectores donde se instalarán, tanto de ***Aguas Buenas, Barrancas y Reuss****, particularmente respecto de sus posibles consecuencias sobre los patrones de movilidad de la población residente.*

20. Exigir una evaluación de los eventuales desvíos de tránsito hacia la red vial urbana y sus efectos ambientales, sociales y de seguridad vial.

21. Fortalecer las medidas de reasentamiento y acompañamiento de las familias afectadas por las expropiaciones.

22. Exigir una modelación acústica suficientemente representativa de las condiciones de operación proyectadas y la implementación de las medidas de mitigación que técnicamente correspondan.

23. Remitir, cuando corresponda, los antecedentes relativos al impacto tarifario y socioeconómico al Ministerio de Obras Públicas y a la Dirección General de Concesiones, para que dentro de sus competencias evalúen mecanismos de protección para los residentes de San Antonio, incluyendo la factibilidad de tarifas diferenciadas o exenciones.

24. Finalmente, solicito que todas las observaciones formuladas en esta presentación sean respondidas ***fundadamente en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental****, conforme exige el artículo 29 de la Ley N° 19.300.*

Anexo:

ORD_N__11_del_27.10.2026_DIRIGIDO_AL_SEA_CON_OBSERVACIONES.pdf"

1458. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Obs 1: el proyecto contempla nuevos pórticos de pago para una ruta que conecta directamente a la capital provincial de San antonio con sus comunas aledañas como es Cartagena, El tabo, el quisco y Algarrobo, las cuales. Las tres últimas ya tienen un costoso peaje para conectar con El tabo, el quisco y algarrobo por ende, este nuevo cobro viene a mermar la actividad económica entre el litoral y San antonio especialmente con Cartagena ambas comunas con alto índices de pobreza por lo que el proyecto viene a mermar aún mas la economía local"

1459. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"San Antonio con proyectos como este, solo deteriora su calidad de vida, daña el medio ambiente y encarece a nuestras familias, por lo que pido al titular desestimar los pórticos de este proyecto."

1460. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En Leyda no contamos con alternativas viales para conectarnos con San Antonio sin ingresar a la vía concesionada tarifada. La Ley de Concesiones y el marco del SEIA "EXIGEN" que el desarrollo de infraestructura no aísle ni segregue a las comunidades preexistentes. Forzar a los vecinos rurales a transitar por una autopista de alta velocidad sin caleteras locales segregadas expone a vehículos agrícolas, transporte escolar y vecinos a altos riesgos de accidentes y al pago obligatorio de peaje. A los evaluadores del SEIA tengan en cuenta que forzar a los vecinos a transitar por una autopista sin caletera significaría decretar a Leyda como una ZONA DE SACRIFICIO RURAL, yo viajo todos los días a dejar a mi hija al instituto, y sería un gasto extra muy importante para el sustento de mi familia"

1461. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No se tiene en cuenta de que es una obra completamente injusta para los habitantes del territorio, debido a que seremos nosotros quienes tengamos que financiar la carretera que necesita la industria portuaria.

1)Para empezar se agregan nuevos cobros de portales por tag

2) no ofrece nuevas conexiones entre san antonio y Cartagena por ende no acorta ningún trayecto, pero si cobran

3) la nueva carretera no ofrece ningún ahorro de combustible porque va por el mismo lugar que la anterior

4) se volverá más insegura la bajada al puerto al ampliar a 3 pistas.

5) Es un proyecto pensado exclusivamente para mermar el traslado de mercancías cobrando una tajada de cada movimiento tanto de mercancías como de personas dentro de su propia provincia y comuna."

1462. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No más pórticos en San Antonio"

1463. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*"**El humedal está protegido y su límite no está validado***

Fuente: Res. Ext. N° 415/2024 del MMA (citada por CONADI); SBAP, Ord. DRVA-01491/2026; Municipalidad, Ord. 1851, punto 5.

Las Lagunas de Llolleo (Ojos de Mar) fueron declaradas humedal urbano por Res. Ext. N° 415/2024 del MMA. El límite del humedal que usa el estudio se tomó de plataformas institucionales, sin validación en terreno. Pido que el titular valide el límite con los límites oficiales del humedal y del Estero El Sauce, e identifique la zona de transición y la vegetación ribereña.

2. Las obras quedan muy cerca de las lagunas

Fuente: SBAP, Ord. DRVA-01491/2026 (distancias a la laguna Norte, laguna Sur y el Estero El Sauce).

El estudio sitúa las obras a menos de 20 m de las lagunas Norte y Sur, y a menos de 25 m del Estero El Sauce. Pido que el titular explique cómo se evitará la remoción de vegetación, el arrastre de sedimentos, la escorrentía y la compactación del suelo en esa franja durante la construcción."

1464. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Obs 2: Habitualmente se entiende que una carretera ofrece progreso en la medida que ofrece mejores rutas (acortan distancias, ahorran combustible, ofrecen caminos más seguros o rutas sin baches y de calidad. Pero en el caso de este proyecto, no se cumplen ninguna de esos supuestos.

1)Se agregan nuevos cobros de portales por tag

2) No ofrece nuevas conexiones entre san antonio y Cartagena, por ende, no acorta ningún trayecto, pero si cobran!

3) La nueva carretera no ofrece ningún ahorro de combustible porque va por el mismo lugar que la anterior

4)Se volverá más insegura la bajada al puerto al ampliar a 3 pistas.

5) Es un proyecto pensado exclusivamente para mermar el traslado de mercancías cobrando una tajada de cada movimiento tanto de mercancías como de personas dentro de su propia provincia y comuna."

1465. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto no se hace cargo de las afectaciones ambientales que producirá en los ecosistemas que se encuentran en el área influencia del proyecto, así como en las fases de su construcción y ejecución y como en el funcionamiento propiamente tal de la ruta automovilística, proyectada. afectando directamente con su trazado y áreas de equipamiento ecosistemas como humedales y zonas de

vegetación, fauna y flora, solicito al titular responder fundadamente por las mitificaciones por un lado y las compensaciones por el otro en los ecosistemas en sí afectados."

1466. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El MOP ha estado dejando en San Antonio sus obras sin terminar y puentes en mal estado en todos los sectores rurales y hoy presenta un proyecto que divide la ciudad y la encajona aún más para una única actividad

Que garantías puede entregar si esta construyéndose el estadía municipal desde 2018 y aún no tiene fecha de término pero los costos suben a más del doble en su totalidad.

No más TAG"

1467. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pido que el flujo vehicular proyectado para 2075 se detalle por hora, porque el ruido de noche afecta más a los vecinos."

1468. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Creo que es insólito que nos cobren por entrada y salir de nuestra propia ciudad, ósea que pasa el verano cuando lleve a mis hijos a la piscina tendré que pagar peaje. Están locos."

1469. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicita al SEIA, por su intermedio, pida al titular garantías para que este grupo familiar no quede en una situación peor a la que tenían; para eso exigen:

1. *Acceso a CASA que cumplan con estándares de habitabilidad térmica y espacio suficiente según el núcleo familiar.*
2. *Que las nuevas propiedades se entreguen con las escrituras e inscripciones legales correspondientes al día sin costo para los vecinos.*
3. *Financiamiento total de camiones de traslado, personal de carga y embalaje.*
4. *Si hay un desfase entre la salida de la vivienda original y la entrega de la nueva, no aceptamos arriendo de transición.*
5. *Que el nuevo terreno esté ubicado cerca de Centro de Salud Familiar (CESFAM, SAPU) y Hospital, locales comerciales, servicios públicos, conectividad de transporte público para no quedar aislado de la comunidad.*
6. *Al ser desplazado de mi barrio consolidado por décadas, estoy sufriendo un desarraigo severo (salud mental), lo que afecta mis redes de apoyo vecinal.*
7. *El Estudio de Impacto Ambiental no detalla de forma concreta las medidas del Plan de Gestión Social a 5 años exigido por el SEIA. Solicito que se especifiquen los programas de apoyo psicosocial, en caso de desface en la entrega de la nueva solución habitacional, y los planes de inserción en el nuevo entorno vecinal."*

1470. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Contaminación acústica. Se solicita paneles altos para mitigar el ruido.

Impacto en el bolsillo y la economía familiar: El proyecto contempla cuatro nuevos pórticos de cobro entre las rotondas Luis Reuss y Pablo Neruda, lo que implicaría pagar por desplazamientos dentro de la propia familia."

1471. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La comuna presenta un alto índice de cesantía por lo cual esto incrementará la pobreza ya que subirán los pasajes, retrasaría los tiempos de desplazamiento en la ruta.

También dañaría al medio ambiente por la congestión, el ruido, el alto tráfico de camiones pesados y remoción de tierra, aumentaría el polvo en suspensión.

Las calles de la comuna no están en buenas condiciones y este cobro no iría al bien de la ciudad, sino solo a mayor pobreza."

1472. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El plan contempla cuatro pórticos de peajes para entrar y salir de zonas residenciales y de la comuna, lo que encarece los traslados diarios de los vecinos hacia sus trabajos, colegios y servicios.

Contaminación acústica y vibraciones: el aumento del tránsito pesado cerca de las viviendas supera las normas legales de ruido."

1473. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pido reparar o mejorar las vías interiores que se deterioren por el tránsito de desvío, al final de la obra y no solo durante ella."

1474. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Con respecto Ruta 78, Fase 1: Acceso Sur a San Antonio no estoy de acuerdo con las instalaciones de este por las siguientes afectaciones: ruido, sonora, polvo, congestión vehicular.

En San Antonio los trayectos son cortos y el cobro de pasajes es más alta que en Valparaíso que son tramos más largos. Subirá la alza de pasaje siendo que en San Antonio no hay mucho trabajo.

Será un alza que las familias de San Antonio les va a afectar. En San Antonio no hay calles en buen estado para tanta congestión vehicular."

1475. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Vengo a solicitar que no se habiliten TAG en nuestra comuna, pues no se justifica de ninguna manera.

En nuestra comuna la congestión vehicular es demasiada, además del estado de las calles y veredas, que se encuentran en muy mal estado.

El ruido de vehículos es demasiado, además de los autos que usan escape libre y las motos que también hacen mucho ruido.

”

1476. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El incumplimiento de la concesionaria en la mantención de las caleteras.

No se puede dividir la comuna haciendo más cara la vida, encareciendo todo.

Las concesionarias no dan alternativas.

1477. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“**Impacto de los pórticos de cobro en las personas mayores de la Provincia de San Antonio y comuna de Navidad***

*El **Club de Adultos Mayores Alto Mirador de San Antonio**, considerando que San Antonio constituye un centro de referencia para numerosas actividades y servicios de la Provincia de San Antonio, manifiesta su preocupación por la instalación de los cuatro pórticos de cobro contemplados en la Fase 1 del proyecto.*

*Las personas mayores de **San Antonio, Cartagena, El Tabo, El Quisco, Algarrobo, Santo Domingo y la comuna de Navidad** realizan desplazamientos frecuentes hacia San Antonio para acceder a controles médicos, consultas de especialistas, exámenes, tratamientos, farmacias, trámites, comercio y otros servicios esenciales.*

*En este contexto, la instalación de pórticos de cobro puede significar un **mayor costo y una dificultad adicional para los desplazamientos habituales**, especialmente para personas mayores que vivimos de pensiones insuficientes y que debemos realizar viajes frecuentes por razones de salud al Hospital y centros de salud de San Antonio.*

También preocupa que algunos usuarios opten por evitar los cobros utilizando vías alternativas, generando eventualmente mayor congestión, tiempos de desplazamiento y dificultades de movilidad en sectores urbanos. Esta situación podría afectar especialmente a las personas mayores, para quienes los desplazamientos más largos o complejos representan una dificultad adicional.

*Por lo anterior, solicitamos que el Estudio de Impacto Ambiental evalúe específicamente los efectos de los cuatro pórticos sobre las **personas mayores de la Provincia de San Antonio y de la comuna de Navidad**, considerando costos de traslado, tiempos de viaje, rutas alternativas y acceso a servicios de salud y otros servicios esenciales.*

*Asimismo, solicitamos que se estudien alternativas que permitan mejorar la conectividad y el acceso al Puerto de San Antonio **sin generar una barrera económica o territorial para las personas mayores que necesitan desplazarse dentro de la provincia**.*

***Las personas mayores tenemos derecho a una movilidad digna, accesible y segura, y a poder acceder oportunamente a la salud y a los servicios esenciales, sin que las condiciones de infraestructura vial se transformen en una barrera para ello.**”*

1478. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

*“**Efectos de los pórticos de cobro sobre el desplazamiento de ambulancias y vehículos de emergencia.***

Como Consejo de Desarrollo Local de Salud del Hospital Claudio Vicuña de San Antonio, que representamos a la comunidad usuaria, manifestamos nuestra preocupación por los efectos que causara la instalación de pórticos de cobro de peajes, contemplados en el proyecto, y lo que generara sobre el desplazamiento de ambulancias y vehículos destinados a la atención de emergencias y al traslado de pacientes.

El Hospital Claudio Vicuña es un establecimiento de ***alta complejidad y centro de referencia para las distintas comunas de la Provincia de San Antonio y la comuna de Navidad****, por lo que diariamente se producen desplazamientos de ambulancias y pacientes hacia y desde este establecimiento y otros centros asistenciales de la red de salud.*

Consideramos necesario que el Estudio de Impacto Ambiental evalúe de manera específica si la instalación y operación de los pórticos podría generar ***demoras, congestión, cambios de rutas o aumentos en los tiempos de desplazamiento de ambulancias y vehículos de emergencia****, particularmente en situaciones de urgencia médica y accidentes causados en la ruta. Asimismo, solicitamos que se aclare expresamente qué sistema operativo se contempla para garantizar el* ***tránsito expedito de ambulancias y vehículos de emergencia****, tanto durante las horas de mayor congestión como frente a eventuales desvíos de tránsito provocados por usuarios que opten por evitar los puntos de cobro.*

La evaluación debería considerar escenarios reales de desplazamiento desde las distintas comunas de la provincia hacia el Hospital Claudio Vicuña, incluyendo las rutas alternativas que podrían utilizarse y sus eventuales efectos sobre los tiempos de respuesta. Por lo anterior, solicitamos que esta materia sea incorporada expresamente en la evaluación de los impactos sobre el ***medio humano, la conectividad y los tiempos de desplazamiento****, y que se establezcan medidas concretas que garanticen que los pórticos* ***no constituyen una barrera ni generen demoras para el traslado de pacientes, ambulancias y vehículos de emergencia****.*

La infraestructura de cobro no puede poner en riesgo ni retrasar el acceso oportuno a una atención de emergencia.

El acceso oportuno a la atención de salud constituye una necesidad esencial de la población y no debe verse dificultado por la infraestructura de cobro asociada al proyecto*."*

1479. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Contaminación del aire: El tránsito de camiones y vehículos emite partículas y gases contaminantes que pueden afectar la calidad del aire y agravar problemas respiratorios. La exposición depende de la distancia a la ruta, el viento y la intensidad del tráfico.

Contaminación acústica: El ruido de motores, bocinas, frenadas y camiones puede perturbar el descanso, dificultar la concentración y afectar la tranquilidad de las viviendas cercanas.

Alteración de la vida de los vecinos: El aumento del tráfico, las vibraciones, los desvíos, la dificultad para cruzar y los cambios en los accesos pueden afectar la seguridad y la calidad de vida de la comunidad."

1480. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Los ajustes en el trazado vial generan inquietud por diferentes motivos la afectación directa a propiedades y espacios comunitarios y la falta de garantías de vías alternativas gratuitas o tarifas diferenciadas preocupan a la comunidad por los mayores tiempos de viaje y congestión. Además sería necesario plantar árboles para mitigar la contaminación del aire."

1481. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Pórticos. Ruido.

Congestión vehicular.

Expropiación.”

1482. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El proyecto ruta 78 fase 1 acceso sur a San Antonio, afecta a los habitantes por la instalación de 4 pórticos (TAG) estos generarían una carga económica a los vecinos: los cobros aplican a los movimientos diarios dentro de la comuna (como ir de compra al supermercado) afectando el bolsillo de familias con altos índices de desempleo. También limitan el desplazamiento local obligando a tomar rutas alternativas.”

1483. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“1. Pido que se controle el polvo y el tránsito de maquinaria cerca de maquinaria cerca de las viviendas de Barrancas, Juan Aspeé y Barros Luco, con horarios de trabajo definidos, riesgo de caminos y avisos a los vecinos.

2. Ruidos molestos (contaminación acústica).

3. Expropiación injusta de hogares y desplazamiento de familias.

4. Aumento de precio en bienes de necesidad básica, pasajes y costo de vida.

1484. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Soy ciudadana de San Antonio, que circulo a diario por las calles de la ciudad.

Me niego a los pórticos porque afecta directamente a mi economía.

Me niego a las expropiaciones, ruido, polvo, congestión vehicular.”

1485. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Solicito al SEA un plan de emergencia y evacuación específico para Villa Estoril, además de barreras de contención vial. Es una zona crítica expuesta a accidentes y volcamientos de camiones con sustancias tóxicas (como el azufre). La ruta 78 con respecto al TAG afectaría a la población monetariamente.”

1486. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“El proyecto de la Ruta 78 Fase 1 nos afectaría a todos los habitantes de San Antonio, por el cobro del TAG ya que la situación económica de país es vulnerable, además al costo del combustible ya en estos momentos nos afecta. Es importante destacar que se deben colocar paneles acústicos en nuestra villa porque el flujo de camiones es suficiente ruido y viven personas mayores en nuestras comunas. Además propongo colocar vigilancia permanente de bomberos y ambulancia porque en una oportunidad ocurrió un accidente que se volcó un camión con azufre y la población tuvo que ser evacuada.”

1487. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Rechazo pórtico por el costo ya que yo vivo en Melipilla y trabajo acá en San Antonio. Es un pago más al que hago ahora."

1488. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Primero que todo, vivo en El Tabo, tengo 3 hijas que estudian en San Antonio; la mayor en el Bicentenario José M. Carrera y las gemelas en Villa Las Dunas; viajo 2 o 3 veces al día a San Antonio por diversos motivos; entrada al colegio en la mañana, hospital para una gemela que tiene asma crónica; y el retiro de los niños del colegio; los días sábado; las niñas entrenan fútbol en Placilla; por lo tanto, el tránsito de mi familia es mucho hacia San Antonio.

- *Para viajar a San Antonio, se incrementaría mi gasto.*
- *No existen caleteras para evitar los gastos.*
- *En caso de existir pórticos, se generarían tacos interminables y la vida de las personas se vería afectada al 100%.*
- *Por lo tanto, estoy en contra de cualquier pórtico dentro y para el ingreso a la ciudad de San Antonio, provocarían un tremendo problema de congestión, ruido y aumento de gasto familiar."*

1489. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo que cobren peaje ya que transito todos los días a mi trabajo, a pesar que igual van a instalar los peajes, ya que con el presidente que tenemos es un tipo indolente y poco capacitado que no entiende o se hace el [comentario oculto] lo que está pasando el pueblo."

1490. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Si quiero ir a Aguas B. o Malvilla, a ver a mis amigos y familiares debo pagar ida y vuelta.

Para ir a sacar revisión técnica de mi vehículo debo pagar ida y vuelta.

No hay más alternativas para llegar."

1491. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Discriminación comparada con Valparaíso: mientras que en Valparaíso el acceso portuario (camino a La Pólvora) es 100% gratuito para la ciudad, a San Antonio se le impone una carretera tarificada con peajes urbanos. Existe una discriminación arbitraria y ventaja competitiva artificial.

La Constitución art. 19 N°2 y N°22 y el DL 211 prohíben discriminaciones arbitrarias que alteren la competencia entre competidores. San Antonio y Valpo compiten por la misma carga de la zona central (mismo hinterland). Si a un puerto se le encarece el acceso terrestre con 1 peaje obligatorio y al otro no, se está cargando 1 costo adicional de entrada, vulnerando el principio de neutralidad competitiva que debe tener el Estado en infraestructura concesionada. La comunidad no tiene por qué pagar los costos de 1 carretera que sólo tiene como objetivo el trabajo portuario, dejando de lado la comunidad, ya que el puerto no deja nada en la zona."

1492. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Solicito al SEA la instalación de barreras acústicas de alta atenuación y la colocación de una estación de monitoreo continuo para ruidos; además el TAG afectaría a la comunidad monetariamente ya que la ruta 78 es la única vía para llegar a su trabajo."

1493. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La instalación de pórticos nos perjudica en el sentido que varios trabajamos en Lo Abarca, Lo Zarate, Melipilla y nosotros tenemos que pagar adicional, no existen caleteras pavimentadas.

Yo pertenezco a Rotary Club San Antonio. Estamos reponiendo nuestro monolito que lo sacaron de su lugar, ahora con pórticos crea el inconveniente de gastos extras (somos una agrupación sin fines de lucro).

San Antonio tiene una taza de cesantía muy alta, agregar un costo adicional a los pocos que tienen trabajo."

1494. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Proyecto causa problemas de ruido, silicosis por partículas de suspensión, expropiaciones, mucha congestión vehicular, y peor aún sin caleteras para nuestra comunidad."

1495. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"1. Pago obligatorio por ingreso o salida de la ciudad, lo que me parece injustificado considerando la situación económica y laboral de la comuna, esto afectaría a toda la ciudadanía haciendo inviable el desarrollo diario.

2. Ruidos molestos y constantes.

3. Atochamientos permanentes y caos vial por acceso a caleteras por evasión de pórticos."

1496. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Por qué tenemos que pagar las consecuencias del mejoramiento del puerto o más bien de la entrada al puerto. Para nosotros, personas adultas mayores que somos afectados no significa que estemos aceptando la expropiación ni el reasentamiento ni aceptando el monto que eventualmente ofrezca el MOP.

Tenemos entendido que hay dos cosas diferentes.

Expropiación: se discute cuanto es el valor de la propiedad y los derechos que correspondan.

Reasentamiento: se diciente cómo se hará el traslado y cómo se evitará que la familia quede en peores condiciones de vida, no hay que confundir ambas cosas.

Queremos que el MOP deje claramente establecido:

- *Una vivienda equivalente o mejor*
- *Una ubicación adecuada*
- *Que considere el verdadero costo de reemplazar la pérdida*
- *Que los gastos de la mudanza sean considerados*

- *Que se mantenga un buen acceso a salud, transporte y servicios y otros*
- *Que exista apoyo durante el proceso y después del traslado*
- *Que se compruebe que la nueva situación realmente funciona*

Si el proyecto nos obliga a dejar nuestra casa, el objetivo no debe ser simplemente sacarnos de ella; debe garantizar que podamos reconstruir nuestras vidas en condiciones equivalentes o mejores.

Y eso es precisamente lo que ahora podemos exigir que quede escrito y respondido dentro del proceso ambiental.

Además nos sentimos desprotegidos por el Estado."

1497. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Una pregunta: ¿por qué? El MOP tiene que expropiar y comprar para una empresa privada que es el puerto, ya que todo lo que está haciendo el MOP es pagar poco (valor comercial) y luego la empresa privada que es el puerto le pagará mucho más. Exijo una explicación de todo este juego o enroque. Esto lo explico porque anteriormente el puerto pagó por 2 casas en la trinchera base que sacaron anterior y no fue a valor comercial fue más, y que hace el MOP ahora compra a valor comercial para luego venderla al puerto a mayor precio.

¿Quién gana en todo esto? El MOP a costa de toda la comunidad afectada."

1498. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Es más que claro que la calidad de la Villa Estoril declinará enormemente producto de la gran cantidad de vehículos que circularán por el acceso al puerto. Es imperativo y de suma importancia como primera medida poner barreras anti ruido de una altura considerable.

Qué se hará con los olores, polvos, etc., producidos por esta gran cantidad de vehículos que circularán por esta vía; los estudios que se han realizado respecto a esto son en realidad reales."

1499. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El proyecto Ruta 78 Fase 1 contempla ampliación de terceras pistas para transporte pesado que propagan ruidos hacia costados de las rutas.

Le solicito al SEA instalación de barreras acústicas de alta atenuación, la instalación de una estación de monitoreo continuo para ruidos.

Con respecto al TAG afectaría a la comunidad monetariamente ya que la ruta habitual para llegar a sus trabajos se verían afectados ya que la ruta 78 es la única vía para llegar a su trabajo, creo que es suficiente con el incremento semanal del combustible."

1500. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Manifiesto mi rechazo a la instalación de pórticos de cobro en el proyecto "Ruta 78 Fase 1. Acceso Sur a San Antonio" por el perjuicio económico que podría generar a trabajadores, familias, estudiantes y adultos mayores aumentando el costo de sus desplazamientos cotidianos.

Este rechazo se fundamenta en los principios de igualdad ante la Ley y bien común, consagrado en los artículos 1 y 19 N°2 de la Constitución Política y la necesidad de evaluar los posibles efectos sobre sistemas de vida y costumbres de la población, conforme al artículo 11 letra c de la Ley N°19.300.

Solicito que se rechace la instalación de estos pórticos y que se considere alternativas viales que no impongan nuevos cargos económicos a los habitantes de San Antonio."

1501. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto produce ruido, polvo, expropiaciones, congestión vehicular, sin caletera."

1502. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy de San Antonio y me afecta el tema de los pórticos. Nosotros no tenemos por qué pagar peaje para entrar a nuestra ciudad."

1503. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Debería realizarse un estudio de vibraciones. Solicito una modelación detallada del impacto de las vibraciones generadas por camiones de alto tonelaje sobre las estructuras de los departamentos asegurando que no dañen las bases de los edificios a largo plazo."

1504. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No estoy de acuerdo porque es un detrimento económico para los habitantes de la comuna de San Antonio. Buscar alternativas que permitan a los usuarios transitar sin cobros."

1505. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Le solicito al SEA la instalación de pantallas acústicas en sectores habitacionales cercanos y pasarelas peatonales, con accesibilidad universal para reducir el riesgo y cruce de la vía.

Con respecto al TAG, la inclusión de pórticos electrónicos sería necesario de no colocar el cobro a las personas que viven en Villa Estoril puesto que los vecinos y estudiantes rurales se les dificultaría el pago, la situación económica del país."

1506. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pido indicar cómo se mantendrá el acceso peatonal a la pasarela y al nuevo paradero de Colinas del Mar durante la construcción."

1507. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Contaminación acústica

Solución: muros de contención de 4 metros más paneles acústicos arriba de esos muros de 3 metros para mitigar la contaminación acústica de los 3ros pisos. Cambio de ventanas aislante de ruidos. Revestimiento de los departamentos con materiales antiacústicos y antipolutivos.

Polución

Instalación de áreas verdes para mitigar la polución emitida por los móviles que usarán la Ruta 78.

Medidas de ruido

Instalación de medidores de ruidos (decibeles) en tres sectores de la Villa Estoril, y una plataforma para informar quincenal o mensualmente los decibeles que nos afectan."

1508. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Nos veremos afectados con la contaminación acústica, contaminación ambiental.

Abuso en los cobros de TAG sin dejar una vía sin cobro."

1509. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Impacto en la calidad de vida, el ruido y la contaminación atmosférica: como residente de la Villa Estoril desde hace más de 30 años, manifiesto mi preocupación por los efectos que podrían generar las obras de ampliación de la Ruta 78 en la calidad de vida de quienes habitamos en este sector. El ruido es una de las molestias más importantes de nuestra vida cotidiana.

Vibraciones generadas por el tránsito de camiones: las viviendas de la Villa Estoril se encuentran junto a la carretera y experimentamos vibraciones provocadas por el paso de camiones, que hacen temblar objetos al interior de nuestros hogares, como copas y adornos.

Olores y contaminación atmosférica: como habitante de Villa Estoril, también manifiesto mi preocupación por los olores asociados al tránsito vehicular, particularmente el olor a caucho quemado que se percibe en el sector."

1510. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy funcionario público y viajo todos los días a trabajar a Santiago. De concretarse el proyecto, el gasto en transporte y movilización sería insostenible. Impacta directo en mi bolsillo."

1511. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Se solicita al titular dejar un espacio de 3 mt para construcción de un muro perimetral para resguardo de las viviendas, de futuros accidentes vehiculares, robos, etc.

Se solicita que el MOP construya este muro de resguardo de las nuevas viviendas que se convertirán en casa esquina. El muro debe ser de 2 mt, con una distancia de 3 m desde la casa."

1512. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La confección del proyecto no integra las medidas de mitigación vial necesarias para absorber el flujo de vehículos desviados que evitarán evitar los pórticos lo que generará congestión por saturación y un aumento del riesgo de accidentabilidad en San Antonio.

Se impugna formalmente la confección y emplazamiento de los 4 pórticos del telepeaje, proyectado en el espacio urbano comprendido en la Rotonda Reuss y Pablo Neruda. La instalación de cobros automáticos en este tramo configura una vulneración flagrante al derecho de libre tránsito y conectividad urbana.

El diseño adolece de una falla crítica al no contemplar calles de servicios laterales de estándar técnico equivalente gratuitamente para el flujo local. Al segmentar la comuna se obliga de forma arbitraria a los residentes a pagar tarifas de concesión para traslados cotidianos dentro de su propia ciudad, afectando el comercio del eje Barros Luco y el costo de la vida sin justificación logística legítima."

1513. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Impugnación de la línea de base y exigencia de nuevo catastro técnico social. El Plan de Reasentamiento presentado por el titular se sustenta sobre un catastro y levantamiento de información socio-económica y de infraestructura que data del año 2023. Esta información se encuentra completamente desactualizada, errónea y sub-valora de forma la realidad física y constructiva de la propiedad, lo que vulnera los derechos patrimoniales y pone en riesgo una justa compensación bajo el criterio de reposición."

1514. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"En relación con el nivel de aumento de presión sonora basales generales por las obras que se van a realizar observo que las barreras acústicas son insuficientes para los pisos superiores de los edificios de los departamentos colindantes. Por lo tanto se deberían colocar puertas acústicas y ventanas. Además la instalación del TAG en la Ruta 78 en San Antonio encarecen el desplazamiento diario de los vecinos y estudiantes rurales obligando a pagar por moverse dentro de la misma comuna."

1515. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Proyecto no fija un sistema de monitoreo se ruido en línea en las casas colindantes con obligación de detener las obras si se superan los límites."

1516. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Proyecto Ruta 78 Fase 1 contempla ampliación de terceras pistas para transporte pesado que propagan ruidos hacia costados de las rutas.

Solicito al SEA instalación de barreras acústicas de alta atenuación y una estación de monitoreo continuo para ruidos. El TAG afectaría a la comunidad monetariamente."

1517. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Soy un adulto mayor de 74 años, con una enfermedad grave cardiovascular y sufrí un accidente cerebro vascular recientemente.

Referente al reasentamiento por mis enfermedades antes mencionadas por mi movilidad limitada pido a la autoridad correspondiente que mi reasentamiento sea tan cercano como estoy en estos momentos. Un Cesfam en el plan de Barrancas, ya que en los cerros no puedo tener la suficiente autonomía de movilidad.

Se agradece la gestión y quedo a la espera de una respuesta a la brevedad."

1518. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Junto con saludar, me dirijo a usted en mi calidad de concejala de la comuna de Cartagena y como representante de una comunidad que mantiene legítimas inquietudes respecto del proyecto "Ruta 78 Fase 2: Tramo Santiago San Antonio", actualmente sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental mediante un Estudio de Impacto Ambiental.

De acuerdo con la ficha pública del expediente electrónico del SEA, el proyecto se encuentra en calificación y comprende intervenciones hasta el enlace Reuss, en la comuna de San Antonio, incluyendo obras asociadas a puntos de cobro, accesos, enlaces, retornos, calles de servicio, paraderos y otras medidas de conectividad. La misma ficha informa que el proceso ya no cuenta con Participación Ciudadana activa.

La información conocida por la comunidad da cuenta de cuatro pórticos contemplados en el proyecto. Sin embargo, persisten dudas básicas sobre su ubicación exacta, forma de operación, desplazamientos sujetos a cobro, alternativas gratuitas y efectos diferenciados en cada territorio. El pórtico asociado al sector Aguas Buenas es uno de ellos, pero esta solicitud comprende expresamente los cuatro pórticos y las comunidades urbanas y rurales potencialmente afectadas a lo largo de la ruta.

Esta presentación no pretende reemplazar una observación ciudadana ingresada dentro de un proceso de participación formal. Su objeto es obtener información oficial, verificable y comprensible que permita a las personas entender el alcance de cada pórtico, comparar sus efectos y participar de manera informada antes de que concluya la evaluación ambiental.

Por lo anterior, solicito al Servicio de Evaluación Ambiental:

1. Informar el estado procesal actualizado del EIA, los principales hitos cumplidos y pendientes, y la unidad del SEA responsable de su evaluación.

2. Confirmar oficialmente cuántos pórticos o puntos de cobro contempla el proyecto y entregar una ficha separada para cada uno de los cuatro pórticos, indicando: nombre o identificación; comuna y sector; kilómetro y coordenadas; sentido de circulación; tipo de cobro; etapa o fecha estimada de implementación; y estado de esa obra dentro de la evaluación ambiental.

3. Acompañar un mapa legible, en escala adecuada y con referencias territoriales reconocibles, que muestre simultáneamente la ubicación de los cuatro pórticos, enlaces, accesos, retornos, calles de servicio, rutas alternativas, localidades cercanas y recorridos de transporte público que podrían verse afectados.

4. Informar, para cada pórtico, qué desplazamientos quedarían sujetos a cobro, qué vehículos estarían afectos, cuáles son las tarifas o fórmulas tarifarias consideradas en los antecedentes del proyecto y qué organismo deberá definirlas. Si estas materias exceden las competencias del SEA, solicito identificar al organismo responsable y derivar este punto cuando legalmente corresponda.

5. Precisar, para cada pórtico, cuál sería la alternativa gratuita y materialmente utilizable para los viajes locales. La respuesta deberá indicar su recorrido, distancia adicional, tiempo estimado, estándar de seguridad, estado de pavimentación, capacidad para transporte público y vehículos de emergencia, y obras necesarias para que dicha alternativa sea efectiva.

6. Identificar las comunas, localidades, sectores rurales, barrios, establecimientos educacionales, centros de salud, actividades productivas y servicios de transporte potencialmente afectados por cada uno de los cuatro pórticos, incluyendo expresamente el análisis de Leyda, Malvilla, El Turco, Los Zárate, Aguas Buenas, Cartagena y San Antonio cuando corresponda.

7. Informar de qué manera el EIA evalúa, separadamente para cada pórtico, los efectos sobre los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, considerando movilidad cotidiana, conectividad

rural y urbana, acceso a salud, educación, trabajo y comercio, tiempos y costos de desplazamiento, transporte público y circulación de vehículos de emergencia.

8. Indicar qué antecedentes técnicos, aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones ha exigido el SEA al titular respecto de los cuatro pórticos, y qué medidas de mitigación, reparación, compensación, seguimiento o rediseño se encuentran propuestas o en evaluación para cada uno.

9. Remitir o indicar los enlaces directos de acceso al EIA, sus anexos, los informes consolidados de solicitud de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones, las adendas del titular y los demás documentos públicos que describan o evalúen los cuatro pórticos.

10. Precisar las fechas de inicio y término del proceso de Participación Ciudadana, las actividades realizadas en la provincia de San Antonio, el número y tratamiento de las observaciones recibidas y la razón por la cual el portal informa que la participación ya no se encuentra activa.

11. Señalar si, atendidas futuras adendas o modificaciones sustantivas del proyecto, puede disponerse una nueva etapa de participación, ampliarse la información a la ciudadanía o habilitarse otro mecanismo formal para recibir antecedentes de personas y organizaciones potencialmente afectadas.

12. Elaborar y publicar una ficha ciudadana comparativa de los cuatro pórticos, redactada en lenguaje claro, que responda al menos: dónde estará cada uno; quiénes deberán pagarlo; qué viajes locales serían cobrados; cuánto se proyecta cobrar; qué alternativa gratuita existirá; qué comunidades podrían verse afectadas; qué impactos ambientales y sociales se evalúan; y qué medidas se proponen.

13. Disponer o coordinar jornadas informativas presenciales y accesibles en las comunas y sectores potencialmente afectados, incluyendo la provincia de San Antonio y la comuna de Cartagena, con exhibición del mapa comparativo de los cuatro pórticos y mecanismos para formular preguntas y recibir respuestas oficiales.

Solicito que la respuesta distinga claramente entre obras aprobadas, propuestas en evaluación y materias aún no resueltas; que identifique los documentos técnicos que respaldan cada afirmación; y que sea remitida al correo electrónico registrado en la Oficina de Partes Virtual.

Esta solicitud busca que las comunidades puedan entender los cuatro pórticos como un sistema, pero también conocer las consecuencias particulares de cada uno antes de que concluya la evaluación de una iniciativa que puede incidir directamente en sus desplazamientos y condiciones de vida."

1519. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Este proyecto no se ajusta a derecho, puesto que se produce violación de la ley de caminos públicos: convertir 1 calle de uso público tradicional en 1 vía concesionada pagada sin garantizar rutas locales paralelas. Viola el DFL 850 del Ministerio de Obras Públicas."

1520. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Decibeles. Nos preocupa los decibeles que nos afectarán por tal Proyecto.

En lo acústico. Al estar cerca de la villa, nos puede afectar lo acústico, por la cantidad de tráfico con camiones.

Polución. Lo ideal es mitigar lo que nos pueda afectar, una de muchas instalación de áreas verdes para mitigar la polución."

1521. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Pido señalización peatonal, pasos seguros y rutas de emergencia durante los desvíos, porque la municipalidad advierte mayor riesgo de accidentes con peatones y automovilistas."

1522. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"El Proyecto Ruta 78 Fase 1 contempla ampliación de terceras pistas para transporte pesado que propagan ruidos hacia costados de la ruta.

Al SEA le solicito instalación de barreras acústicas de alta atenuación, también la instalación de una estación de monitoreo continuo para ruidos.

Observación: Actualmente presento una discapacidad visual."

1523. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"[Información sensible oculta], en conformidad con los artículos 4° y 29 de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y los artículos 88 y siguientes del D.S. N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (Reglamento del SEIA), venimos a formular la siguiente ***OBSERVACIÓN CIUDADANA*** *al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la iniciativa de la referencia, a fin de que sea ponderada de manera obligatoria en el Informe Consolidado de Evaluación (ICE) y la posterior Resolución de Calificación Ambiental (RCA). Esta observación se funda en graves vicios metodológicos y en la omisión de alternativas técnicas viables que resguarden la rentabilidad social y mitiguen las externalidades ambientales negativas del proyecto: [información sensible oculta]*

I. OBJETO DE LA OBSERVACIÓN

Impugnar la configuración espacial, técnico-operativa y el emplazamiento del sistema de cobro electrónico proyectado en el radio urbano (pórticos Free Flow en los accesos inmediatos y tramo urbano de San Antonio). El Titular incurre en una omisión ilegal y un vicio metodológico insubsanable al no evaluar la "Línea de Base de Movilidad y Flujos Vehiculares Inducidos por Elusión Vial" hacia el damero central de San Antonio.

La imposición de tarifas internas generará una dispersión masiva de tráfico que el Titular ha omitido modelar, induciendo graves impactos ambientales no mitigados sobre el medio ambiente humano, la salud de la población y el medio físico (contaminación acústica y atmosférica) de las comunas de San Antonio, Santo Domingo, Cartagena y El Tabo.

II. FUNDAMENTOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS

1. Confesión Expresa del Impacto Tarifario y Asimetrías de Flujo Urbano Omitidas por el Titular *El Estudio de Impacto Ambiental del Titular es defectuoso. En el proceso de licitación de la obra, según consta en la* ***Circular Aclaratoria N° 3 (Respuesta 6, Consulta 152)****, los mismos licitantes advirtieron técnicamente a la Dirección General de Concesiones (DGC) que la disposición de pórticos electrónicos en el tronco axial "provocará que el viaje en un sentido sea más costoso que el viaje inverso", alterando de forma artificial e imprevisible los tráficos intercomunales.*

El Titular ha omitido de forma negligente modelar el escenario empírico de elusión vial que esta distorsión tarifaria provocará. El flujo vehicular menor y de transporte colectivo se desviará hacia las avenidas interiores (Av. Barros Luco, Centenario, Llolleo y Barrancas), operando en ralentí y saturando vías locales que no cuentan con diseño geométrico ni de capacidad para absorber flujos de

alta congestión. Esto causará una violación directa a las normas de Materia Particulado (MP2.5 y MP10) y niveles de ruido del D.S. N° 38/09 MMA.

2. Omitir la Evaluación de Alternativas de Viabilidad Técnica y Rentabilidad Social (Vulneración al Art. 5 y 6 del Decreto N° 900)
*El Titular justifica la imposición de los pórticos urbanos en una supuesta necesidad de recaudación para la viabilidad del proyecto, omitiendo que la legislación chilena (DFL MOP N° 850) exige salvaguardar de manera conjunta el equilibrio económico-financiero y la **rentabilidad social de las obras**. Al no incorporar ni evaluar ambientalmente alternativas operativas de mitigación tarifaria, el Titular precariza el medio ambiente humano.*

*Como consta en los antecedentes técnicos del proyecto, existen herramientas contractuales plenamente viables para asegurar los ingresos del Concesionario sin traspasar el costo ambiental a los residentes. La omisión en el EIA de mecanismos como el **Peaje Sombra** con cargo al presupuesto sectorial o la reubicación del cobro hacia peajes troncales ya existentes en la Ruta 78, demuestra un vicio de diseño que invalida la predictibilidad de los impactos humanos del proyecto.*

3. El Precedente de San Pedro de la Paz, Coronel y Chillán: Violación a la Igualdad ante Cargas Ambientales
Hacemos presente a esta Dirección Regional que el Estado de Chile ya ha establecido un estándar técnico y político de resguardo territorial frente a peajes urbanos. En la conurbación de la Ruta 160 (San Pedro de la Paz y Coronel, Región del Biobío), así como en tramos periurbanos de Chillán, el Ministerio de Obras Públicas y él SEA determinaron la inviabilidad de instalar pórticos de cobro electrónico (TAG) dentro de la trama urbana de conectividad local debido al severo impacto ambiental por elución vehicular y fragmentación social. Replicar e imponer en San Antonio un diseño segregatorio ya rechazado y corregido en el sur de Chile por su nocividad ambiental constituye una abierta discriminación institucional.

III. JURISPRUDENCIA AMBIENTAL VINCULANTE

*Invocamos de forma estricta la jurisprudencia del **Excmo. Segundo Tribunal Ambiental (Causa Rol R-225-2019)**, refrendada por la **Excma. Corte Suprema**:*

"Los impactos de un proyecto de infraestructura de transporte no se circunscriben únicamente al suelo ocupado por sus calzadas, sino a todas aquellas mutaciones del entorno vial, ambiental y humano que se causen como consecuencia directa o indirecta de su operación".

IV. PETITORIO

Por tanto, pedimos a esta autoridad ambiental exigir al Titular, mediante el correspondiente Informe Consolidado de Solicitudes, Aclaraciones o Rectificaciones (ICSARA):

1. ***La reubicación y desplazamiento forzoso de todos los pórticos de telepeaje (Free Flow)** fuera del radio urbano habitacional y de los accesos inmediatos de la comuna de San Antonio, reconfigurando la recaudación hacia los peajes troncales existentes de la Ruta 78.*
2. ***Exigir al Titular la incorporación obligatoria, en su plan de mitigación y compensación ambiental del Medio Ambiente Humano**, de una de las alternativas técnicas e instrumentos legales contemplados en el Decreto N° 900:*
    - ***a)** La implementación de un sistema de **Peaje Sombra** con compensación estatal directa al Concesionario con cargo al presupuesto sectorial del MOP para el flujo vehicular interno de la Provincia de San Antonio.*

- ***b)*** *La suscripción de un* ***Convenio Complementario*** *que incorpore el cofinanciamiento de fondos regionales (FNDR de la Región de Valparaíso) para subsidiar la Tarifa Cero de los residentes locales.*

3. ***Condicionar la vigencia ambiental de la RCA*** *a la total exención de cobro para todos los vehículos particulares, comerciales y de transporte público colectivo con patentes domiciliadas en la Provincia de San Antonio, evitando de forma absoluta el riesgo de doble cobro al coexistir peajes troncales con pórticos de accesos locales."*

1524. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Expropiaciones y falta de participación. Rechazo a los pórticos y el uso de vías de reemplazo, como la Avenida Barros Luco podría generar un severo colapso vehicular en la ciudad.

Sería necesario colocar árboles para mitigar la contaminación ambiental."

1525. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Considero que San Antonio merece ser tratado como Puerto N°1. Gran cantidad de carga y no quedan beneficios para esta ciudad. Calles de la ciudad rotas y el nulo progreso hace que San Antonio quede en el pasado, sin mejoras en la ciudad, sin recursos.

Somos la ciudad más pobre de la V región, siempre rezagados en infraestructura, en educación y salud. Si le sumamos el alto nivel de cesantía, que San Antonio sigue siendo postergado de todos los adelantos y mejoras, se los lleva Valparaíso y sus zonas aledañas.

Los pórticos empobrecerían más a la ciudad, la gente se desplaza en sus vehículos para trabajar fuera de la zona, sería un golpe para la zona, un desmedro para una ciudad con alta cesantía.

Por eso no más pórticos. Justicia y equidad."

1526. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"No quiero pórtico en mi ciudad, afecta a mi economía.

No apruebo la expropiación.

No al ruido.

No al polvo.

No a vulnerar a mis derechos a la circulación libre."

1527. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Las obras a realizar como la Ruta 78 se debe realizar monitoreo continuo permanente y automatizada durante toda la operación de la autopista. Además control de velocidad en bajada previa al enlace Barrancas para mitigar la velocidad de los camiones. Debería haber una exención del cobro para los residentes locales, ya que estos pórticos significaran pagar peajes por desplazarme por nuestra propia comuna hacia sectores vecinos de San Antonio."

1528. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Hablo como representante del sector "Leyda" que es parte de la comuna de San Antonio. Digo esto porque miembros de la comunidad de "Leyda" a diario viajan a la cabecera de la comuna por distintas razones. La incorporación de cuatro pórticos a la entrada de San Antonio implica mayor gasto, mayores congestiones vehiculares, más ruido que vulneran la calidad de vida nuestra. "Al SEA" le solicito rechace la instalación de pórticos TAG.”

1529. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Por el ruido contaminante de camiones, los tacos de camiones y el encarecimiento de la vida.”

1530. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Soy una adulta mayor (76 años). Vivo en mi casa sola, antes individualizada que fue la casa de mis padres, quedan 10 hermanos vivos, 4 fallecidos, de los fallecidos con un hijo, la mayoría de mis hermanos no viven en la zona, con muchos de los cuales yo no tengo comunicación y tampoco se donde viven. Por mi situación económica no puedo buscarlos y tampoco hacer trámites de posesión efectiva. Me aquejan varias enfermedades me tienen semi postrada.

En mi casa yo no pago arriendo, nadie me visita y no se preocupan por mi, por lo cual quiero que tomen en cuenta mi situación y que no estoy dispuesta a salir de mi casa en los últimos días de vida que me quedan.

Pido a las autoridades competentes que tomen razón de mi situación para mi bienestar psicológico y físico. Solicito que me respondan a la brevedad referente a mi situación, ya que esto ha deteriorado en forma acelerada mis enfermedades y psicología. Principalmente en mi situación psicológica, ya que estoy sufriendo una depresión severa y desesperada.”

1531. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

“Impugnación de catastro y solicitud de nueva evaluación: se solicita formalmente el levantamiento de un nuevo catastro en terreno, debido a que la información técnica y de infraestructura actualmente registrada es errónea, deficiente y se encuentra desactualizada (data del año 2023). A la fecha presente, la propiedad cuenta con una infraestructura consolidada de un piso, distribuidos detalladamente en tres (3) oficinas, dos (2) baños, cocina, comedor y dos (2) dormitorios. El catastro vigente no refleja la realidad del inmueble, por lo que es perentorio una nueva tasación y verificación técnica.

Costos de traslado y gastos asociados: se exige que el proyecto asuma de manera íntegra el pago y cobertura de la totalidad de los costos de traslado hacia la nueva propiedad. Esto debe incluir los gastos de mudanza, transporte de mobiliario, equipos técnicos, así como de cualquier gasto operativo, legal o administrativo asociado directamente al proceso de transferencia y reinstalación.

Garantía de localización céntrica y conectividad de servicios: la propiedad afectada opera activamente como oficina contable que atiende de forma presencial a una cartera diaria de clientes y que sustenta el trabajo de dos (2) empleados. Por lo tanto para salvaguardar el ejercicio comercial, el acceso inmediato de los clientes y la operatividad de la oficina, la propiedad de reemplazo deberá contar obligatoriamente con una ubicación estrictamente céntrica, idéntica o equivalente a la actual. Es un requisito indispensable que se emplace en un sector consolidado que disponga a su alrededor de los mismos servicios esenciales que hoy permiten el desarrollo de la actividad, tales como municipalidad, farmacias, estaciones de servicio (bomba de bencina y áreas verdes).

Pago de indemnización por daño y perjuicio: se requiere el pago de una indemnización económica justa y completa, que repare todos los daños materiales, inmateriales, lucro cesante y perjuicios que este proceso de reasentamiento forzoso ocasionará tanto a la actividad comercial de la oficina contable, como a los ingresos de sus dependientes.

Condición perentoria de no desalojo sin habitación previa: se establece como petición y como condición perentoria e ineludible que no se abandonará ni se hará entrega de la propiedad actual hasta que la nueva propiedad de reemplazo se encuentre completamente adquirida, recepcionada, habilitada y en condiciones óptimas para continuar de inmediato con las operaciones laborales y comerciales. No se aceptará bajo ninguna circunstancia un periodo de paralización o desalojo transitorio.

Conclusión y petitorio

En virtud de los puntos expuestos, se solicita formalmente a la Dirección de Evaluación Ambiental tener por presentados estas observaciones indispensables para salvaguardar el patrimonio, la actividad comercial y las fuentes laborales afectadas. Se requiere la revisión y rectificación urgentes de las condiciones del Plan de Reasentamiento que se cumpla de manera estricta con la entrega de una propiedad plenamente habilitada en un sector céntrico, y la debida indemnización económica previa a cualquier acto de desocupación."

1532. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"mi pregunta es ¿cuál es la solución que me van a dar este proyecto si es igual al puerto?

Yo tengo un taller, trabajo en un campo. Quiero saber si me afecta este proyecto."

1533. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Yo no estoy de acuerdo en que se cobren 3 peajes ya que en lo personal transitamos por los accesos a San Antonio y los gastos no están al alcance de mucha gente de bajos recursos, Leyda, Malvilla, etc.

Pésima idea poner tres peajes, piensen en la gente del pueblo, ya que somos la gente de clase media que transitamos por acá."

1534. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Encuentro injusto para la gente que vivimos en San Antonio que nos puedan instalar TAC, ya que nosotros ocupamos diariamente esas calles y no podremos pagar esos cobros que se nos realizaran.

Como ciudadanos yo me opongo al TAC ya que los sueldos son mínimos y prácticamente alcanza para vivir el día a día."

1535. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Ruido insoportable y daños a la salud de la población.

Niveles de ruido sobre el límite legal: El estudio reconoce que el ruido actual en Barros Luco, Estoril y Colinas del Mar ya está saturado (70 dBA de día y 62 dBA de noche) y aumentará con las obras y camiones. Importante: El sonómetro no está certificado."

1536. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"La idea de nuevos pórticos para la ciudad debido al incremento del costro de vida es inviable, no beneficia ni funciona para la ciudad. Somos una ciudad de paso. Llegará menos gente para evitar los nuevos cargos al bolsillo, sin contar toda la contaminación que ya existe. Sumar más está fuera de la lógica."

1537. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Somos una ciudad con una población alta de escasos recursos, pensionados y mucha cesantía, por lo que preocupa que coloquen pórticos ya que la economía no alcanza. Exigimos dejar de ser abusados.

Se evaluaron como impacto sobre los sistemas de vida y costumbres de los habitantes de San Antonio, los efectos económicos y movilidad derivados de la incorporación de nuevos puntos de cobro dentro del acceso urbano a la ciudad. ¿Se evaluó si los usuarios modificarán sus recorridos para evitar el peaje, y con ello aumentará el tráfico en calles urbanas?"

1538. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Con respecto a los pórticos ¿se evaluó a los residentes respecto de usuario de paso y transporte de carga, hogares de menor ingresos, trabajadores q se desplazan diariamente, personas que salen de la comuna por razones laborales, médicas o educacionales? El estudio de tránsito modeló el escenario con los nuevos pórticos y posibles rutas alternativas utilizadas para evitarlos, pedimos, tráfico actual, tráfico proyectado, tráfico redistribuido, escenario con y sin peaje, impactos sobre Barros Lucos, Curicó, Pablo Neruda, calles locales, ruta hacia Santo Domingo y Cartagena. ¿Cuántos viajes diarios de residentes de San Antonio atravesaran los pórticos? ¿Cuántos viajes corresponden a trabajadores que entran/salen diariamente? ¿Se estudiaron rutas alternativas gratuitas? ¿Esas rutas tienen capacidad suficiente? ¿Se evaluó si los usuarios modificarán sus recorridos para evitar el peaje y con ello aumentará el tráfico en calles urbanas?"

1539. Se solicita al titular pronunciarse respecto a la siguiente observación:

"Villa Estoril se encuentra afectada en una zona crítica expuesta a accidentes y volcamiento de camiones con sustancias tóxicas (como el azufre). Solicito un plan de emergencias y evacuación específicos para Villa Estoril. Además de barreras de contención vial y paneles acústicos. Además, sería necesario plantar árboles para ayudar con la contaminación ambiental."

Paula Nicole Izquierdo Ossandón
Directora Regional (S) del Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Valparaíso

Firmado por: Paula Izquierdo Ossandón
Fecha: 27/11/2026 15:28:07 CLST

GAA/JMQ