

**ANT: ORD. N°1495 DEL SERVICIO  
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL,  
REGIÓN METROPOLITANA**

**MAT: EMITE PRONUNCIAMIENTO  
RELATIVO AL ESTUDIO DE  
IMPACTO AMBIENTAL DEL  
PROYECTO “CONCESIÓN VIAL  
MEJORAMIENTO RUTA G-21”.**

**FARELLONES, 4-02-2021**

**A : ANDELKA VRSALOVIC MELO  
DIRECTORA REGIONAL  
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL  
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO**

**DE : PAULA HENRIQUEZ MIGUEZ  
PRESIDENTA  
CORPORACIÓN DE ADELANTO DE FARELLONES**

Por medio de este documento, procedemos a presentar nuestras observaciones referente al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto “CONCESIÓN VIAL MEJORAMIENTO RUTA G-21”, ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).

Lo siguiente resume las observaciones e inquietudes planteadas por la comunidad de Farellones, representada por la Junta de Vecinos de Farellones, los socios de la Corporación de Adelanto de Farellones (CAF) y sus residentes cuya opinión fue recogida a través de una encuesta hecha a más de 120 vecinos con residencia en el centro de montaña (*ver Anexo A*) se ha determinado que como comunidad existe un rechazo al proyecto presentado, ya que consideramos que este impacta negativamente al pueblo de Farellones, sus residentes y a la comunidad del centro de montaña. Si bien se ha trabajado en distintas instancias a fin de buscar mejoras al proyecto, estas no fueron acogidas de manera previa al EIA, presentándose un proyecto que a nuestro entender contiene múltiples errores, fallas, incongruencias e inconsistencias, ya que no resuelve las verdaderas problemáticas del camino actual y que por sobre todo impacta de manera profunda el componente humano.

Desde el momento en que se tuvo conocimiento de la adjudicación de la ruta por el titular en diciembre del 2018, existe gran preocupación en la comunidad de Farellones debido a que no se han considerado variables referentes al valor histórico y patrimonial de un pueblo y su creciente comunidad insertado en la cordillera de los andes, con historia, cultura, tradiciones, arraigo, un grupo humano que será significativamente afectado por este proyecto y que no han sido debidamente escuchados ni evaluados en el estudio presentado por la concesionaria, empresa a cargo de desarrollar el proyecto. A la fecha existen más de 200 familias que viven en el centro de montaña, cuya mayoría debe usar este camino de forma diaria para trabajar, abastecerse de alimentos, medicamentos e insumos básicos y asistir a centros de salud en Santiago por no contar con estos servicios en el mismo pueblo.

En nuestro rol de representantes comunitarios nombrados por elecciones, y en atención a que se nos ha incluido y mencionado en el EIA presentado por el titular, es importante precisar que el certificado de factibilidad emitido con fecha 06 de abril de 2020, da cuenta solo de una factibilidad técnica desde nuestras redes ubicadas en el sector de Farellones. Sin embargo, cabe precisar que cuando se habla de factibilidad, esta debe entenderse simplemente como una posibilidad o una mera expectativa, y en ese caso en particular, se está confirmando que contamos con la posibilidad de entregar agua desde un punto específico en Farellones. En su oportunidad se informó a la concesionaria que la factibilidad real y la posible entrega de agua, deberán ser evaluadas en el momento en que se soliciten, indicando litros por segundo, períodos de tiempo a ser utilizadas etc, debiéndose indicar además forma y metodología sugerida para el traslado del agua por una parte y una serie de otros antecedentes para que el directorio de la CAF evalúe posibles efectos e implicancias para la comunidad de Farellones. Una vez que se cuente con dicha información, se determinará por el directorio si es materia a ser aprobada por nuestros socios en asamblea general extraordinaria.

Por lo anterior, se solicita al titular aclarar este punto e indicar claramente el período en que pretende hacer uso de las aguas de la CAF, forma de traslado, tiempos de desplazamiento, intervención en el pueblo, y finalmente su propuesta de mitigaciones para el pueblo y su comunidad.

Como segundo punto genérico tenemos preocupación, sobre la **definición y determinación del área de influencia para el componente Medio Humano**, de un buffer de 50 mt en el corredor de las obras actuales y proyectadas, lo que es considerado no solo inadecuado para estimar los impactos y daños ambientales sobre las localidades cercanas y en particular sobre Farellones y sus habitantes, que se encuentra en un radio un poco mayor al definido,

pero que son usuarios permanentes de la ruta en cuestión.

Por lo anterior, se solicita, aclarar cual ha sido el criterio de base para definir un buffer de 50 mt de área de influencia, además se solicita al titular que el área de influencia sea ampliada a todo el universo humano servido por el proyecto, ya que, al ser la única vía de acceso, tanto durante la construcción como durante la operación, tendrán un impacto significativo en cuanto a los tiempos de viaje y posteriormente en los costos de vida.

El buffer de 50 metros desconoce los efectos sobre los habitantes del pueblo que verán afectados enormemente sus estilos de vida llevados por generaciones, como también un cambio drástico en el acceso a sus viviendas y la seguridad en el tránsito por sus calles, ya que este aumento de tránsito desemboca directamente en el pueblo de Farellones y lo recorre por vías internas de una sola vía ya colapsadas en temporada alta. Consideramos necesaria la reevaluación de la zona de influencia para que se incorpore al pueblo de Farellones como directamente afectado por el proyecto.

A mayor abundamiento y de manera enunciativa se detallan a continuación una serie de observaciones específicas.

## **A.- Descripción de Proyecto**

1. Se han detectado ciertas inconsistencias en la información de los tramos, por lo que se solicita aclarar y hacer concordar tramos y planos del proyecto, relativos al lugar donde se inicia y termina la ruta, considerando lo establecido en Tabla 1-3 punto 1.3 y Tabla 1-4 punto 1.4 del Resumen ejecutivo, así como en el capítulo 2 punto 2.3.2. Respecto de la figura 2.4, el proyecto termina en el medio de la Gran Bajada de Esquí, calle local en el Pueblo de Farellones, no conectando con el camino público. A su vez en el EIA, en Anexo 2.4 KMZ se indica que termina en una rotonda en la intersección del camino a Valle Nevado. De acuerdo se pide aclarar lo siguiente:

- 1.1. Resulta difícil de entender que un proyecto de esta magnitud y costo no considere la ruta G-21 en su totalidad, en el entendido que la Ruta G-21 termina en el sector denominado La Parva, es decir la calle principal que cruza el pueblo de Farellones es parte de la ruta G-21. Por lo anterior se solicita que el titular aclare cual ha sido el criterio para dejar fuera parte de la ruta G-21, llegando solo a la intersección con Valle Nevado y no incorporando ni entregando una solución definitiva como el By-Pass que contempla plan regulador Cordillera, y que, de acuerdo a la encuesta hecha a la comunidad

(ver *anexo A*), dicha intersección y consiguiente paso por el pueblo es considerada uno de los de mayor relevancia para sus usuarios. Se solicita además aclarar que pasará con los tramos de la ruta G-21 no incorporadas en el proyecto, y en particular desde la curva 40 hacia los centros de ski La Parva y El Colorado.

1.2. A fin de **identificar adecuadamente los usos de la vía y comprender de mejor manera los posibles efectos del proyecto sobre los residentes y usuarios**, en la adenda se debe incluir los antecedentes que den cuenta de la situación actual de la ruta, en términos de flujos y tipo de vehículos, la identificación de las intersecciones más relevantes o puntos críticos de congestión y la condición con y sin proyecto de los flujos en estas intersecciones. No se han presentado los estudios de tráfico necesarios que den cuenta del uso de la vía por las comunidades de Farellones y cercanos. Lo anterior debe ser parte de la línea de base del EIA, en especial en el caso del presente proyecto, y que se considera un **antecedente esencial**, razón por la cual se solicita complementar los antecedentes presentados en el EIA, el cual no cuenta con el detalle adecuado.

1.2.1. Al respecto, cabe señalar que actualmente la ruta a intervenir es utilizada tanto por residentes, visitantes, deportistas, turistas, empresas y servicios, pudiendo registrarse tránsito de vehículos livianos, vehículos pesados, buses, ciclistas y peatones y que especialmente en temporada alta y fines de semana, presenta puntos de alta congestión que, en base a los antecedentes aportados en el EIA, no es posible determinar que serán resueltos o mejorados con la implementación del proyecto.

1.2.2. En el análisis más detallado que se solicita, se sugiere especial atención en la situación vial de las intersecciones de Av. Las Condes con Ruta G-21, y en Ruta G-21 con la ruta G-251 (Camino Valle Nevado), ya que, al considerar los eventos de mayor tránsito por el camino, ambos puntos son críticos de acuerdo a la experiencia de los vecinos residentes y en concordancia a la encuesta hecha a la comunidad (*anexo A*). Dicho lo anterior, se solicitan los respectivos estudios de tránsito que permitan entender a profundidad lo que sucede en estos puntos críticos para así considerar las obras de mitigación acordes al alto impacto vial al que será sometido.

La solución planteada en el proyecto para este punto considera una rotonda, la cual eventualmente en pendiente y en condiciones de hielo solo agravarán la congestión que se genera en ese punto. Es por esto que solicitamos que se presente un estudio de impacto vial que identifique el grado de saturación actual de las vías del pueblo de Farellones, es decir,

levantar la situación actual sin proyecto, de modo de evaluar el impacto sobre el tránsito en la situación con proyecto. La no presentación de este estudio de impacto vial es del todo inconsistente con la normativa de evaluación vigente que inicialmente debe levantar la situación base y luego someterla al proyecto de modo de poder cuantitativa y cualitativamente evaluar los impactos del proyecto.

Cabe señalar además, que el proyecto original de mejoramiento de la Ruta G-21, presentado en el 2018, incorporaba un By-Pass para Farellones. Dicho By-Pass fue incorporado en el Plan Regulador Cordillera como parte de las medidas necesarias para abordar el desarrollo inmobiliario y crecimiento proyectado en la población, tanto flotante en temporada alta, como residentes de año completo, considerando además, que estos últimos han aumentado significativamente en el último año debido a las posibilidades de trabajo remoto causadas por la pandemia.

Sin embargo, este proyecto que pretende entregar una mejora significativa a la ruta no se alinea con el plan regulador aprobado en el 2020, resultando del todo incongruente con el desarrollo planificado. Por lo anterior, se solicita a la concesionaria aclarar como alineará su proyecto con el plan regulador Cordillera.

A mayor abundamiento a lo señalado al inicio de esta presentación, existen problemas en calle Los Cóndores, calle principal del pueblo de Farellones de una sola vía que ya no tiene capacidad para absorber el tráfico que hoy existe en la vía, generándose congestión vial desde la curva 40 hacia arriba por Los Cóndores hasta calle Los Canteros, donde es posible apreciar una curva cerrada.

- 1.3. El proyecto sometido a consulta a la fecha no presenta su ingeniería básica que considere detalles del trazado ni descripción de la ejecución final. Consideramos que para poder evaluar los verdaderos efectos del camino y como resuleven temas de mejoras a la accesibilidad es necesario conocer el detalle de los diseños considerados en el proyecto, por lo que se solicita poner a disposición de este proceso la ingeniería básica del proyecto con el detalle de trazado, ancho de camino y cantidad de pistas en todo su detalle.

- 1.3.1. Dado que esta sería la primera concesión de su tipo tanto en Chile como Sudamérica, en cuanto a ser el primer camino de montaña de estas características sujeto a cobro, se solicita que para poder dimensionar el verdadero impacto sobre los tiempos de traslado, parte de esta ingeniería básica debe abordar con algún grado de detalle como se tratará el retiro de nieve para asegurar su tránsito continuo en días de precipitaciones intensas designando zonas de descarga, galpones de maquinaria y estaciones para operadores. Existe basta experiencia en otros países respecto a este tema a los cuales no se hace referencia en ninguna parte

del estudio sometido a este proceso

## B.- Determinación y justificación del área de influencia del Proyecto

1. Respecto del capítulo 3, tabla 3.2, se aclara respecto del componente ambiental “Monumento Nacional”, que el **Santuario de la Naturaleza Yerba Loca** tiene dicha categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley N°17.288, debiendo corregirse lo señalado en la tabla.
2. Por otra parte, respecto del componente ambiental “Instrumentos de Planificación Territorial” se aclara que el Proyecto se emplaza en área normada por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago de 1994 (PRMS) como **Área de Preservación Ecológica** donde se proyectan obras de edificación. Así también, los extremos del trazado (5 km al inicio y 1 km al final) están normados por el Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea (PRCLB). Además, los 3 km del inicio, en medio perfil, están normados por el Plan Regulador Comunal de Las Condes, por lo que se solicita incorporar y/o corregir según corresponda.
3. En el punto 3.3 se solicita incorporar referencia al Área de Preservación Ecológica cuando se analiza la letra p) del Artículo 10 de la Ley N°19.300, ya que son áreas colocadas bajo protección oficial.
4. En el punto 3.5.2 “Componentes Ambientales Susceptibles de ser Afectados”, Tabla 3-2, componente ambiental “Áreas Protegidas (...)”, no se incluye el Área de Preservación Ecológica (APE), y en el componente ambiental “Instrumento de Planificación Territorial” se declara: *“El Proyecto se emplaza en su mayoría en una zona rural, donde no existen Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) que regulen dicho territorio, por tanto, no se prevén impactos potenciales. Los sectores con IPT corresponde a los primeros kilómetros donde el trazado del proyecto se mantiene sin mayores modificaciones.”*, con lo cual **se desconoce la existencia del PRMS y toda su regulación**. Se solicita rectificar y aclarar este punto.
5. El proyecto en sus bases dice que dentro de sus motivaciones está mejorar el acceso a la población aledaña al camino, sin embargo deja fuera de su buffer de influencia el pueblo de Farellones, cuyos habitantes no tienen alternativas para acceder a sus domicilios más que este camino. Dicho lo anterior se contradicen los objetivos de mejoramiento de acceso para los habitantes con la zona de influencia

determinada por el proyecto

### C.- Línea Base de medio Humano

1. Punto 1.5.3.4 - **Estructura Organizacional**, se menciona que hasta el 2018 se consideran algunas de juntas de vecinos, tales las JJVV Las Varas y Corral Quemado en el AI. Sin embargo, existen otras que agrupan y representan a las comunidades de Cordillera que serán altamente afectadas por este proyecto y no han sido consultadas. Se observa que, dentro del sector estudiado, se ven afectadas en su dinámica de traslado y diario vivir más Organizaciones Comunitarias de las nombradas, **como JJVV Farellones del Cerro Colorado, Club de Adulto Mayor Los Cóndores de Farellones, la JJVV Valle Nevado** entre otras, las que en su mayoría están en contra del proyecto por las externalidades negativas que este tiene. **Se solicita la actualización de la información.**
2. En la Tabla 1-5. Se mencionan entrevistas a los actores ciudadanos del sector, entre las cuales no se considera (ni justifica su omisión) la **Junta de Vecinos de Farellones del Cerro Colorado y otras Junta de Vecinos del territorio afectado**, que permita tener la mirada y percepción de la comunidad del sector del Centro de Montaña, las cuales deben ser considerados dentro del Área de Influencia y, por tanto, formar parte de la Línea Base del EIA. A mayor abundamiento la Junta de Vecinos de Farellones cuenta con información relevante respecto al uso y opinión general del proyecto de más de 120 vecinos residentes, la cual no se ha considerado ni tenido a la vista. Por lo anterior, **se solicita ampliar el registro y opiniones de actores incumbentes** para la evaluación ambiental, que pueda aportar información esencial para el análisis de impactos y necesidades de control de externalidades negativas del proyecto, considerando sus fases de construcción y operación en toda su vida útil.

### D.- Predicción y evaluación del impacto ambiental del proyecto o actividad

1. Sobre el impacto declarado **“alteración en los flujos habituales y tiempos de traslado”** se estima que con los antecedentes presentados en el EIA **no es posible predecir y evaluar adecuadamente el impacto en los tiempos de viaje y desplazamiento**, a la vez que no considera los efectos segregados en relación con los diferentes grupos de usuarios y no evalúa los efectos sobre éstos. Dicho esto cabe precisar:

1.1. Se solicita complementar la evaluación de este impacto incluyendo los

antecedentes que den cuenta de la situación actual de la ruta, con sus flujos, tipos de vehículos, y con especial análisis de los puntos críticos de la ruta, que en nuestro caso es la intersección de la curva 40 con Camino a Valle nevado y en segundo término, intersección Las Condes, Además se debe contar con dicha información tanto para temporada alta como temporada baja, ya que en uno y otro caso el número de usuarios de la ruta aumenta considerablemente. Lo anterior permitirá al menos cuantificar el efecto del proyecto en los tiempos de desplazamiento, conforme a lo indicado en el reglamento SEIA.

- 1.2. El estudio actual no cuantifica el aumento máximo de los tiempos de desplazamiento considerando todos los frentes de trabajo simultáneos por una parte y los trabajos proyectados en el tiempo según la zona en la que se esté trabajando. **En resumen, el impacto no se ha dimensionado, no se han hechos los estudios de tráfico y viales adecuados ni se ha considerado el peor escenario de evaluación. Esta materia es solicitada explícitamente en el reglamento del SEIA, por lo que se solicita incorporar y presentar los estudios adecuados.**
- 1.3. En relación al mismo **impacto declarado** “alteración en los flujos habituales y tiempos de traslado”, se señala que éste **debe considerar la situación actual y la proyectada respecto de los puntos críticos como es la intersección de la Ruta G-21 con Ruta G251 (Camino Valle Nevado)**, en los que un aumento del flujo de vehículos en operación aumentaría la congestión para la cual el titular no presenta solución adecuada.
- 1.4. Si bien se mencionó precedentemente, la necesidad de incorporar un By-Pass, a mayor abundamiento se debe tener presente **que el Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea para el Sector Cordillera (PRC-CC) proyecta una vialidad jerárquica troncal (By-Pass) que bordea la localidad de Farellones por la parte sur**, con origen a 1 km al oriente de la Ruta G-21 e inicio de la Ruta G-251, para permitir el acceso al sistema de centros de montaña, reduciendo el impacto vial generado por visitantes temporales. Por lo anterior, se solicita al Titular analizar esta opción, la que ha sido concordada y aprobada por la comunidad de Farellones y aledañas, considerándose esta como una optimización del proyecto o bien, como un compromiso o medida ambiental, tendientes a controlar el potencial impacto vial según los resultados del nuevo análisis del impacto vial solicitado en este pronunciamiento y considerándose también una medida de mitigación del impacto al medio humano.
- 1.5. Sobre el **impacto “Alteración en el acceso a viviendas”**, se solicita **complementar la descripción del impacto con datos a nivel de viviendas y/o de grupo familiar para los residentes de Farellones y sus alrededores**,



**siguiendo las recomendaciones de la guía de evaluación ambiental en el medio humano.** Incluir mayor detalle respecto del tiempo medio de intervención en cada propiedad, forma en que serán intervenidos los accesos, tipo de afectados (propietario, arrendatarios, allegados) y soluciones propuestas en cada caso. Lo anterior, con especial atención ya que los impactos de la construcción de la ruta generaran afectación en la actividad económica de los vecinos y residentes tanto en las etapas de construcción y operación. **Se solicita además aclarar si se ha contactado a los afectados y, en caso que corresponda, dar cuenta de lo discutido y eventuales acuerdos suscritos.**

**Asimismo, se solicita incluir** como parte del proceso de evaluación ambiental, un **plan de asistencia a las familias residentes que serán afectadas.**

2. Respecto del impacto **“Alteración de acceso a equipamiento de tipo comercial”**. Se indican como comercio afectado solo Rental de ski y Clínica Monteblanco (Dm 4.000), Kiosco Ruta G-21 (Dm 26.000), Sin embargo no se considera el comercio formal inserto dentro del pueblo de Farellones, Las Parva, El Colorado y Valle Nevado, donde se comprende hotelería, rental de ski, minimarkets, restaurants, etc muchos de estos son el sustento de familias y residentes de los mismo lugares mencionados, asimismo, en la Línea Base de Medio Humano se menciona **comercio informal, el cual tampoco ha sido informado ni analizado en su totalidad** por lo que **se solicita presentar antecedentes y mayor detalle** de estas actividades señaladas en los lugares señalados, **a fin de identificar si se afecta algún sustento familiar.** Se solicita también precisar la **implementación de plan de compensación o asistencia de grupos vulnerables del territorio señalado.**
3. Sobre el impacto **“Mejoramiento en las condiciones de intercambio de bienes servicios”**. Este solo menciona venta y arriendo de cadenas, por lo que se solicita, considerando las observaciones efectuadas al respecto en este pronunciamiento, **verificar o confirmar que no se afectan otros servicios asociados al transporte.** En caso de confirmarse la afectación de otros bienes y servicios afectados, se solicita incorporarlos en las **medidas y compromisos** referidos a este aspecto.
  - 3.1. Todo el abastecimiento de bienes y servicios es necesariamente por el camino en cuestión. Al existir un cobro por su uso existe serio riesgo de abastecimiento lo cual podría ir en contra del objetivo de mejorar las condiciones de intercambio de bienes. Se solicita abordar una solución que no perjudique el ya complicado abastecimiento del centro de montaña.
4. Sobre el impacto **“Merma en el presupuesto familiar por sistema de cobro asociado al tránsito en Rutas G-21 y G-245”**. De la información entregada sobre el

cobro de tarifas, se solicita evaluar ubicación de pórtico para el cobro de tarifas, ya que se ha generado discriminación frente a los residentes de Farellones y sus alrededores, en el entendido que indica que solo habrá un pórtico entre curva 33 y 35 actuales, por lo que solo se cobrara a los que lleguen al centro de montaña, dejando con libre circulación a todos los demás usuarios del camino. Por lo anterior y a partir de la información contenida en el EIA, **no es posible predecir y evaluar adecuadamente el impacto al no contar con antecedentes detallados respecto del número de afectados y sus características socioeconómicas.** Por lo anterior, se solicita:

- a) Presentar información en detalle respecto del grupo de afectados y sus características socioeconómicas (conformación, nivel y fuente de ingresos) y de movilidad y en particular de los vecinos y residentes del centro de montaña. Esta materia es relevante para la evaluación del medio humano en el EIA, y debe ser complementado en adenda.
- b) Complementar la identificación y predicción del impacto, incorporando en el análisis los antecedentes sobre la tarificación y reajuste de ésta, así como la proyección o aumento progresivo de la tarifa durante la fase de operación y cómo este aumento podría afectar el ingreso familiar en los grupos más vulnerables.
- c) Evaluar alternativas de tarificación por tramos mas acotados, tarifas diferenciadas por horario, aumento de pórticos, o en su defecto movilidad del único pórtico considerado para que todos los usuarios de la ruta paguen una tarifa y no se discrimine a los que llegan a Farellones o al centro cordillera. Dado el alto costo que en que se incurrirá por el solo hecho de acceder y salir del hogar, se teme que altere el arraigo y modo de vida de los habitantes sobre su territorio, lo cual podría eventualmente significar la migración de su población residente. Consideramos que este es un punto significativo que da cuenta que no se ha tenido a la vista las consecuencias negativas que implica cobrar a los residentes por el acceso a sus viviendas
- d) Complementar el análisis y ofrecer soluciones y mitigaciones considerando la inexistencia de una ruta alternativa y la indisponibilidad de determinados servicios básicos en la localidad de Farellones, lo que obliga asus residentes a utilizar la ruta para satisfacer necesidades de primer orden como son consulta médica, medicamentos, trámites bancarios, correo, entre otros,

ante la inexistencia de estos servicios en dicha localidad.

- e) **De acuerdo con los antecedentes que se manejan, este impacto podría llegar a ser significativo para los residentes de la localidad de Farellones y usuarios frecuentes de la ruta G-21, pequeños comerciantes, trabajadores de los centros invernales durante la temporada alta, deportistas entre otros.** De verificarse este impacto, no solo se debe tener en consideración a los grupos vulnerables sino a toda la comunidad.
- f) Se solicita incluir estudios que reúnan el perfil antropológico y socioeconómico de la comunidad residente de Farellones y el verdadero impacto que el proyecto podría tener sobre sus estilos de vida considerando que la población residente de año completo a crecido considerablemente en el último año<sup>1</sup>, ya que son muchos los individuos que tienen su residencia en Farellones pero que trabajan en Santiago, debiendo desplazarse en algunos casos diariamente, a veces en más de un vehículo por grupo familiar. Se debe considerar que en Farellones no existen supermercados, farmacias, hospitales ni lugares que presten servicios básicos.
- g) Se entiende que, de acuerdo a las bases de licitación (provisión 1.14.7 Gestión Tarifaria), el Concesionario puede evaluar y aplicar una gestión tarifaria diferenciada y establecer pagos especiales o diferenciados, por ejemplo: descuentos por pago previo, descuentos por volumen, emitir pases anuales o mensuales a tarifa rebajada para usuarios frecuentes, u otras modalidades, orientadas a grupos que no tienen otra alternativa para desplazarse. Favor aclarar cómo se pretende operativizar estas condiciones de la licitación adjudicada por el Concesionario para reducir o paliar el efecto del impacto de la tarifa en los grupos afectados significativamente.
- h) Recogiendo la preocupación de la comunidad, la Municipalidad de Lo Barnechea realizó un estudio de la tarifa concluyendo lo siguiente
  - i) Considerando las tarifas 2021 de peajes vigentes en Chile, se concluye que el valor propuesto de \$4.715 en

---

<sup>1</sup> De una encuesta hecha en marzo 2020 se contabilizaron 157 familias con 335 individuos residentes en el centro de montaña. La última actualización en diciembre 2020 dio cuenta de más de 220 familias residentes, lo cual representa un aumento del 40%.

temporada alta para el punto de cobro troncal de la ruta G-21 se ubica dentro del top 5 de cobros más caros por peaje en horario punta. Como referencia, actualmente la tarifa más cara de un peaje en Chile en horario punta es la del peaje dirección Oriente de la ruta Variante Melipilla, con un valor de \$5.350.

**ii)** Respecto a las tarifas de peaje troncal para temporada alta, se observa un crecimiento considerable de ésta en un periodo de cuatro años que puede impactar fuertemente el presupuesto familiar de los vecinos, residentes y trabajadores del sector, en especial de aquellos de grupos vulnerables. Considerando el aumento progresivo de cobros, y utilizando como supuesto una variación del IPC del 3%, basado en el modelo de incluido en la base de licitación se estimó que el año 2028 el precio del peaje será de \$6.468. **Lo anterior, implica que el uso de la ruta de ida y vuelta para Farellones en temporada alta tendrá un costo de alrededor de \$12.936 diario y de \$ 258.720 por 20 días hábiles; \$ 388.080 al mes y de \$ 4.656.960 al año, sumas de dinero que se hacen inabordables no solo para los grupos vulnerables sino que para todos los residentes de Farellones que tienen su actividad económica y profesional fuera de Farellones, que deben abastecerse de insumos básicos y que deben realizar todas las actividades médicas, trámites públicos y privados en Santiago**

i) Finalmente, de verificarse un impacto sobre grupos mencionados en el punto anterior, se solicita incorporar una optimización del proyecto en esta materia o bien, incluir medidas o compromisos voluntarios que permitan reducir el efecto de la merma en el presupuesto familiar en los grupos afectados, considerando las opciones planteadas en el párrafo anterior u otras formas de compensación o mitigación del impacto mediante acciones compensatorias orientadas a mejorar la calidad de vida y medioambiente de la localidad de Farellones.

3.1 En vista que se ha solicitado al Titular replantear y justificar el área de influencia, complementar la línea de base, y elaborar una descripción pormenorizada de los impactos ambientales conforme a lo exigido en el DS N°40, se requiere que el Titular plantee en su adenda una evaluación ambiental actualizada de todos los impactos del proyecto, precisando en forma explícita y con el debido detalle de información, la forma y oportunidad en que el desarrollo de obras y actividades

afectará la forma de vida y costumbres, sentimiento de arraigo y calidad de vida de los residentes de Farellones y sus alrededores al entorno del proyecto y de los usuarios de la ruta G-21.

- 3.2 Se solicita al titular del proyecto hacer un levantamiento de línea base en toda el área de influencia y sobre todos los medios afectados de modo de poder evaluar cualitativa y cuantitativamente los impactos de la situación con proyecto respecto de la situación base sin proyecto.

El realizar un EIA con una línea base incorrecta es una de las causales de rechazo o inadmisibilidad de un estudio de impacto ambiental, el titular debe demostrar a través de estudios técnicos concluyentes que tanto el área de influencia como la línea base han sido bien consideradas, de lo contrario el SEA de acuerdo a la ley de bases del medio ambiente deberá dar por rechazado el EIA.

- 3.3 En el punto 3.6.6 “Áreas Protegidas y Sitios Prioritarios para la Conservación” sólo se reconoce comotal el Santuario de la Naturaleza, **no señalándose** el Área de Preservación Ecológica, así como tampoco los **Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad SP2 107 “Alto de la Cuenca El Mapocho” y SP2 106 “Contrafuerte Cordillerano**. Se solicita rectificar.

- 3.4 En el punto 3.6.8 “Uso del Territorio y su Relación con la Planificación Territorial”, al igual que en granparte del estudio, se omite la condición del territorio, que no es simplemente “rural”, como se indica, sino un área protegida del PRMS. Incluso en su literal b. se afirma que el proyecto *“no afectará ni intervendrá a algún I.T.P. por estar alejado del territorio en los que estos tienen incidencia territorial.”*, lo que no es efectivo, ya que este territorio está regido por el PRMS. Se solicita rectificar donde corresponda y reenfocar el análisis al respecto.

- 3.5 Complementando lo señalado al inicio se define como **Área de Influencia para el componente Medio Humano** un buffer de 50m en el corredor de las obras actuales y proyectadas, lo cual es claramente **inadecuado para estimar los potenciales efectos ambientales sobre las localidades de Farellones y cercanas y todos los habitantes del sector centro cordillera** que se encuentran a una mayor distancia de la señalada, pero **que son usuarios actuales y permanentes de la ruta** y que, sin lugar a duda, recibirán los efectos negativos generados por el proyecto.

- 3.6 Se solicita al titular que justifique los beneficios que generará el

proyecto sobre los afectados del área de influencia a modo que sean al menos equivalentes a su costo. De lo contrario se carece de argumentos para desarrollar un proyecto que no deja en claro a quien beneficia.

En el SEIA existe un sinnúmero de proyectos lineales similares al proyecto evaluado, en donde es posible verificar que el área de influencia considera además de las obras físicas; las relaciones o interrelaciones entre los grupos humanos presentes en la zona, el flujo de materiales y personas posible de verse interrumpido, la interferencia con otros usos del territorio, etc.

En concreto, **se solicita ampliar, justificar y describir en forma pormenorizada un área de influencia sobre el Medio Humano, acorde a las guías metodológicas del SEA disponibles, considerando al menos:**

- 3.6.1 Las comunidades presentes en la localidad de Farellones (ya que la Ruta G-21 es la única conexión entre la localidad y la ciudad).
- 3.6.2 Las viviendas que podrían quedar parcialmente aisladas frente a la demolición de algunos tramos del actual camino.
- 3.6.3 Los actuales flujos de personas, comercio, mercancías, materiales, vehículos, etc., cuyo transporte utiliza la ruta G-21.
- 3.6.4 El grupo de residentes o viviendas próximas a la ruta G-21 que podría verse afectado temporalmente por el plan de desvíos de tránsito durante la fase constructiva.
- 3.6.5 El grupo de ciclistas que frecuenta la ruta y cuya actividad tendría suspensiones o restricciones temporales.
- 3.6.6 El comercio formal e informal asociado a la ruta G-21 en forma permanente y ocasional en situación con y sin proyecto.
- 3.6.7 El efecto sinérgico del proyecto con otros proyectos planificados para la zona de Farellones, ya que sin duda este proyecto afectará el desarrollo y crecimiento del pueblo de Farellones por los altos costos financieros que se deben considerar, además de todos los problemas que originará la construcción de la ruta en los 6 o 7 años en que está planificada.

Esperando una buena acogida, se despide atentamente,

**Paula Henríquez Miguez**

Presidenta

Corporación de Adelanto de Farellones