

Pudahuel, 7 de mayo de 2022

Señora
Odette González Vargas
Jefa Comité Organización y Atribuciones
División Jurídica
Contraloría General de la República
Presente

En relación con la denuncia W003368/2021, entrego a Ud. copia del Informe Final Ambiental asociado al Estudio de Ingeniería de las Obras de Mejoramiento Tramo 6 “PID Obras Tramo 6” de la autopista Vespucio Norte Express.

Dicho informe al parecer es el sustento técnico de los antecedentes entregados por el MOP al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) como parte de la consulta de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) del proyecto “PID Obras Tramo 6”, donde ese servicio resolvió que el proyecto no requería someterse al SEIA.

En la denuncia W003368/2021 informé a la Contraloría que en la consulta de pertinencia el MOP identificó un impacto ambiental relevante asociado a la emisión de ruido de la autopista que alcanza niveles peligrosos para la salud, lo que debió producir el ingreso obligatorio al SEIA. Por el contrario, el SEA aceptó que fuera del SEIA el MOP propusiera el uso de barreras acústicas para mitigar ese impacto y, supuestamente, reducirlo a niveles seguros para las personas.

En efecto, en la página 25 de la consulta de pertinencia el MOP declaró lo siguiente como conclusión del análisis de emisiones sonoras: *“De acuerdo a la evaluación realizada en las etapas de construcción y operación se observan receptores donde **se superan los niveles máximos**, por lo tanto, se **considera implementar medidas de mitigación como la instalación de pantallas de mitigación de ruido**, tanto móviles como fijas para ambas etapas mencionadas, en cumplimiento con la normativa ambiental vigente (D.S.38/2011)”*.

Sin embargo, la situación es peor que lo declarado por el MOP ya que en el Informe Final Ambiental se concluye que **en ciertos casos ni siquiera con la instalación de esas barreras acústicas se logra reducir el nivel de ruido a valores seguros para las personas.**

Así está consignado en la página 240 del Informe Final Ambiental, donde el consultor contratado por la sociedad concesionaria concluye que para el año 2033 en 13 receptores las barreras acústicas de 2 m de altura que se propone instalar en la autopista son insuficientes para reducir el nivel de ruido a 75 dBA y que esa situación *“se podría modificar con la instalación de vidrios p. ej. termopanel en las viviendas afectadas”*.

Esa conclusión no fue señalada por el MOP en la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA, tal como se acaba de mencionar, ocultando de esa manera un efecto ambiental significativo que impactará a los usuarios de un centro de formación técnica, un colegio y un jardín infantil, y a los propietarios de departamentos de varios edificios y cientos de casas.

En mi denuncia señalé la presencia de esas edificaciones, pero sin saber que además de las barreras dispuestas en la autopista, se requiere la instalación de vidrios especiales en cada edificación porque eso no se menciona en la consulta de pertinencia. ¿Se informará a los afectados sobre esta situación riesgosa para su salud o se omitirá ese necesario aviso?, ¿quién financiará la inversión requerida para cambiar las ventanas de las edificaciones? Según el artículo 4º de la ley Nº 18.575 el Estado y los funcionarios son responsables de los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones.

Se puede concluir que con el diseño a nivel que tiene la autopista Vespucio Norte Express no es posible garantizar que el nivel de ruido en los predios adyacentes sea seguro para sus residentes y usuarios puesto que incluso instalando barreras acústicas de 2 m de altura, fuera de las edificaciones allí emplazadas, como en los patios de las viviendas y edificios o en las veredas, las personas estarán sometidas a un nivel de ruido que en el año 2033 varían entre 80 y 83 dBA.

Posiblemente esta situación se repite ahora en el resto del trazado de la autopista, que nunca obtuvo aprobación ambiental.

Según la "Guía para la predicción y evaluación de Impactos por Ruido y Vibraciones en el SEIA" (Dirección Ejecutiva del SEA, 2019) niveles de ruido superiores a 80 dBA se observan en establecimientos industriales y con valores superiores a 85 dBA existe riesgo de pérdida auditiva y es recomendable el uso de protectores auditivos.

Vale mencionar que en la Tabla Nº 7 de la consulta de pertinencia el MOP reporta los niveles de ruido para el año 2042 que en esa fecha llegan a casi a 93 dBA. Si bien no se indica, se puede suponer que esos valores corresponden a la situación sin barrera acústica. En el año 2033 según el Informe Final Ambiental los valores máximos para ese escenario son cercanos a 87 dBA. Esto hace suponer que en 2042 con barrera acústica se superan los 85 dBA.

Toda esta situación se traduce en una inaceptable discriminación hacia los habitantes del sector poniente de Santiago si se compara con la calidad de las obras que están en construcción en el tramo oriente de Av. A. Vespucio, donde se está construyendo una vía expresa subterránea que además incluye áreas verdes en la superficie. En el tramo de Vespucio Norte entre Los Mares y la Ruta 68, el MOP y la sociedad concesionaria pretenden construir un continuo de pavimento de 12 pistas de ancho.

Solicito a la Contraloría que utilice este nuevo antecedente para analizar si corresponde llevar a cabo una investigación para determinar las eventuales responsabilidades administrativas de los funcionarios del MOP involucrados en esta grave falta al principio de probidad en la tramitación ambiental del proyecto "PID Obras Tramo 6" de la autopista Vespucio Norte Express, que además hasta la fecha ha significado un relevante gasto de recursos públicos destinados a compensar a la sociedad concesionaria por los estudios y diseños de ingeniería realizados y a expropiar terrenos, y pido que se instruya al MOP para que paralice las obras del proyecto que se iniciaron a pesar de

que a la fecha la Dirección de Vialidad no se ha pronunciado técnicamente sobre la solución propuesta para la mediana, según lo instruido en el Informe de Investigación Especial N° 87/2020.

El comienzo de las faenas significa que está en ejecución un proyecto de obra pública sin las correspondientes autorizaciones que exige la ley, que presenta deficiencias que lo hacen inseguro para los usuarios como consecuencia del diseño de su mediana angosta y que produce niveles de ruido peligrosos para la salud de quienes viven o desarrollan actividades en el sector que no pueden ser mitigados con la instalación de barreras acústicas de 2 m de altura.

Por último, debo reiterar que es necesario el pronunciamiento de Contraloría sobre la elusión al SEIA del proyecto actualmente en operación de la autopista Vespucio Norte Express, teniendo en cuenta que la Superintendencia del Medio Ambiente no está en condiciones de responder a tiempo a las denuncias que recibe debido a una notoria falta de personal.

Se despide atentamente,



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