LITORALPRESS

Fecha: 02-07-2025
Medio: La Segunda
Supl. : La Segunda
Tipo: Noticia general
Título: Nuevo choque entre Metro y Monumentos Nacionales llega al Comité de Ministros

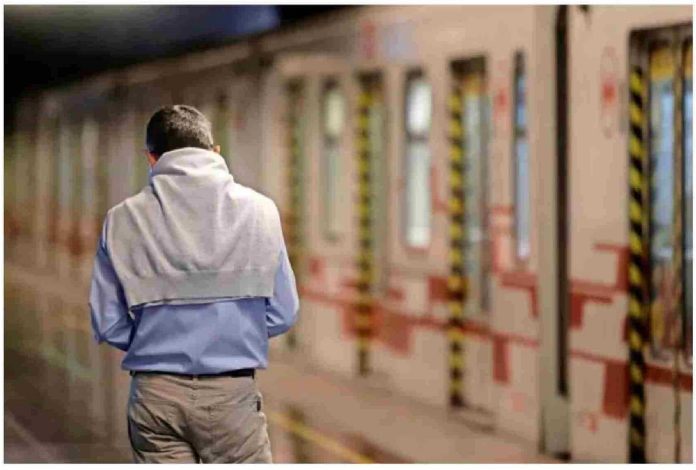
Pág. : 10
Cm2: 662,7
VPE: $ 1.471.826

Tiraje: 11.692
Lectoría: 33.709
Favorabilidad: No Definida

¿Se retrasa la Línea 9?

Nuevo choque entre Metro y Monumentos Nacionales llega al Comité de Ministros

Reclamos por fiscalización arqueológica podrían detener un megaproyecto clave para Santiago. Pese a la reciente aprobación de la ley de permisos sectoriales, aún quedan temas pendientes.



Sergio Sáez Fuentes

Pese a que el Congreso aprobó ayer la esperada ley de permisos sectoriales, dos piezas claves del rompecabezas regulatorio siguen en pausa: la reforma al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y la del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN). La experiencia del proyecto Línea 9 del Metro de Santiago —uno de los más emblemáticos del gobierno— refleja por qué esas reformas siguen siendo urgentes.

El trazado de la futura Línea 9, que conectará a las comunas de Recoleta y La Pintana pasando por zonas como San Joaquín, La Granja y Santiago Centro, obtuvo su Resolución de Calificación Ambiental (RCA) el pasado 15 de mayo. La inversión bordea los US$2.000 millones, y según el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), las obras debieron comenzar este 1 de julio. Sin embargo, la propia empresa estatal presentó una reclamación ante el Comité de Ministros- el pasado 26 de junio- para impugnar condiciones impuestas por la Comisión de Evaluación, particularmente aquellas solicitadas por el CMN.

El Comité —integrado por seis ministros de Estado y encabezado por la titular del Medio Ambiente, Maisa Rojas— fue convocado para resolver el caso. El recurso, firmado por el gerente de Medio Ambiente de Metro, Gonzalo Rodríguez Belmar, revela una tensión institucional de larga data entre la empresa y el CMN. "Se presenta este recurso de reclamación (...) para que el Comité determine la ilegalidad de la imposición de ciertas condiciones o exigencias (...) dejándolas sin efecto", dice el documento.

¿Cuál es el problema?

En concreto, Metro busca revertir el cambio en la frecuencia del monitoreo paleontológico durante las obras. El CMN exigió que, en sectores con potencial fosilífero medio o medio-alto, el monitoreo pase de mensual a quincenal si se detectan hallazgos, aplicando además un régimen de vigilancia diaria por dos días consecutivos. La empresa argumenta que esa modificación no está técnicamente fundamentada y que se basa únicamente en el potencial, sin considerar las características geológicas de las zonas afectadas.

"El cambio de frecuencia del monitoreo surge a propósito de lo informado por el Consejo de Monumentos Nacionales (...) sin embargo, esta modificación no se encuentra debidamente fundamentada", reclama la compañía. Añade que se realizaron 72 calicatas, 25 sondajes y 6 perfiles estratigráficos para caracterizar el área, sin registrar fósiles. "El impacto no constituiría un impacto significativo", insiste el escrito.

Pese a que Metro aceptó eliminar la frecuencia bimestral propuesta inicialmente, solicitó mantener monitoreos mensuales en sectores con baja probabilidad de hallazgos. "La nueva propuesta consideró tanto las litologías como la probabilidad de ocurrencia, lo que permite una estrategia de monitoreo ajustada", indica la empresa. Además, señala que metodologías del propio CMN y de la guía Terralgnota fueron usadas como referencia, y que la experiencia en Línea 7 —con litologías similares— demostró que el monitoreo mensual es suficiente.

Roces con historia

El reclamo de Metro no es anecdótico. Se trata de una empresa del Estado cuestionando exigencias impuestas por otro organismo público. "Lo que muestra este caso es que ni siquiera las empresas estatales pueden escapar al pantano institucional de la permisología", advierte Jorge Andrés Cash, abogado socio de JACS Consulting. "Es un ejemplo paradigmático de cómo el exceso de condiciones mal fundamentadas puede paralizar o retrasar proyectos de alto impacto social".

Juan Francisco Sánchez, abogado socio de Valdivia Legal, coincide: "Este tipo de disputas revela un problema estructural: falta una arquitectura institucional clara para conciliar el desarrollo con la protección del patrimonio. El CMN actúa muchas veces como una entidad autónoma, sin coordinación con el resto del aparato público".

> Este tipo de disputas revela un problema estructural: falta una arquitectura institucional clara para conciliar el desarrollo con la protección del patrimonio", **Juan Francisco Sánchez,** abogado socio de Valdivia Legal

> Lo que muestra este caso es que ni siquiera las empresas estatales pueden escapar al pantano institucional de la permisología", **Jorge Andrés Cash,** socio de JACS Consulting

Agrega que "esta nueva periodicidad en la práctica duplicará la carga de trabajo de un organismo como el Consejo de Monumentos Nacionales, caracterizado por su falta de respuesta oportuna".

De hecho, las tensiones entre Metro y el Consejo de Monumentos no son nuevas. La empresa ha enfrentado trabas similares en proyectos anteriores, como las líneas 6 y 7, debido a hallazgos arqueológicos o paleontológicos que obligaron a rediseñar estaciones. Sin ir más lejos, en enero pasado, Rodrigo Terrazas, gerente corporativo de ingeniería de Metro, expresó al CMN que solo por temas arqueológicos en la Línea 7 gastaron US$73, lo que equivale al 3% de su inversión total.

Asuntos pendientes

El caso cobra relevancia en momentos en que el gobierno celebra la aprobación de la ley que racionaliza los permisos sectoriales. Sin embargo, esa norma no aborda ni el SEIA ni la estructura del CMN, dos de los principales cuellos de botella para proyectos de inversión. El primero aún depende del trámite legislativo, mientras que el segundo —que busca categorizar los hallazgos arqueológicos y dar mayor certeza a los titulares— permanece estancado en el Congreso.

"La sola existencia del Comité de Ministros es una fuente de litigación y de demora", señala Cash. "Y eso debiera cambiar con la reforma al SEIA, pero mientras no se apruebe, seguiremos viendo este tipo de situaciones".

En paralelo, Metro también reclamó una segunda condición de su RCA, esta vez vinculada al permiso sectorial 160 del SEIA, que exige obtener un Informe Favorable de Construcción (IFC) para las obras en áreas rurales. La empresa solicita eliminar la alusión al artículo 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, ya que no aplicaría al uso propuesto.

Mientras el Comité se prepara para analizar la reclamación —sin plazo claro para resolver—, el cronograma del proyecto ya está comprometido. La Línea 9, que prometía generar 3.230 empleos en su construcción y 433 en su operación, está atrapada en el engranaje de la institucionalidad.