

Valdivia, a veintiocho de junio de dos mil veintidós.

**VISTOS**

1. A fs. 1 y ss. compareció Paula Andrea Villegas Hernández, abogada, domiciliada en O'Higgins N° 630 oficina 404, ciudad de Concepción, en representación convencional de **ANA MARÍA DAIY ALMENDRA**, RUN N° 9.462.522-K; **DANIEL ALBERTO CUEVAS FUENTEALBA**, RUN N° 10.075.313-8; **GUILLERMO SANDRO MELGAREJO GARCÍA**, RUN N° 10.999.308-5; **ORLANDO EDUARDO MARILLAN QUINTANA**, RUN N° 10.645.840-5; **LEIDITA MARGOTT GUZMAN BURDILES**, RUN N° 6.796.550-7; **JORGE EDUARDO FIGUEROA GONZALEZ**, RUN N° 9.774.594-3; **ELSA DEL CARMEN MACHUCA RIFFO**, RUN N° 9.304.763-K; **JUAN LEONARDO PARADA ULLOA**, RUN N° 10.395.095-3; y **CARLOS FABIAN RIFFO GUZMAN**, RUN N° 12.323.534-7; todos domiciliados en la Población Aurora de Chile, de la comuna de Concepción -en adelante «los Reclamantes»-, interpuso reclamación del art. 56 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente -en adelante «LOSMA»-, en relación con el art. 17 N° 3 de la Ley N° 20.600, en contra de la **RESOLUCIÓN EXENTA N° 767, DE 5 DE ABRIL DE 2021** de la **SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE** -en adelante «Resolución Reclamada» y «SMA» respectivamente-, que archivó varias denuncias de estos en contra del proyecto "Puente Bicentenario", del Ministerio de Obras Públicas -en adelante «el Proyecto» y «MOP» respectivamente-, al considerar que éste no debe ingresar obligatoriamente al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental -en adelante «SEIA»- al no reunir las características que exigen las tipologías establecidas en el art. 10 literales a), e), i) y h) de la Ley N° 19.300, especificadas en el art. 3 letras a.3), a.4), e.7) y h.1.2) del Reglamento del SEIA -en adelante «RSEIA»-, y además, rechazó la solicitud de medida provisional de paralización del Proyecto.
2. En su oportunidad, en la sentencia definitiva de la causa rol N° R-76-2018, este Tribunal determinó que el referido Proyecto, en su totalidad, incluye las obras destinadas a la construcción de los puentes Poniente y Oriente, las obras de acceso a éstos,



y las obras de iluminación, paisajismo, seguridad vial y semaforización; y que la SMA, al no haberlo considerado así en su análisis, debía reexaminar las posibles causales de ingreso al SEIA, particularmente las correspondientes al art. 3° letras a.3) y h.1.2 del RSEIA. Además, determinó que el análisis hecho por la SMA respecto del art. 3° letra a.4) del RSEIA, si bien era insuficiente, con la información obtenida durante la inspección personal del Tribunal, la conclusión de que no se configuraba era correcta. También resolvió que, como la aplicación del art. 11 de la ley N° 19.300 era dependiente de la aplicación de su art. 10, no podía emitir pronunciamiento sobre el ingreso del Proyecto al SEIA por medio de un Estudio de Impacto Ambiental. Por lo anterior, anuló la resolución entonces reclamada, no acogió la solicitud de ordenar a la SMA la formulación de cargos en contra del MOP por infracción al art. 35 letra b) de la LOSMA, pero sí ordenó a la SMA la reapertura del procedimiento administrativo de tramitación de la denuncia, analizando adecuadamente su mérito, según lo indicado en el fallo. Dicha sentencia quedó firme y ejecutoriada, al no interponerse recursos en su contra. La reclamación de autos versa sobre el nuevo archivo de aquella denuncia, así como de otras hechas posteriormente por los Reclamantes.

**I. Antecedentes del acto administrativo reclamado**

3. De los antecedentes administrativos presentados en estos autos, que rolan a fs. 122 y ss., consta lo siguiente en el expediente de denuncia ID 15-VIII-2020:
  - a) A fs. 123, denuncia de los Reclamantes, ingresada el 10 de febrero de 2020, ante la SMA de la Región del Biobío, formulando denuncia en contra del MOP y la constructora BESALCO S.A., basada en que el Proyecto incumpliría normativa ambiental aplicable a la emisión de ruidos, material particulado y remoción de áridos, solicitando además se decretase la medida provisional de paralización del Proyecto.
  - b) A fs. 135, oficio de la SMA a los Reclamantes, de 23 de

marzo de 2020, informando que el 18 de febrero de 2020 se inspeccionó el Proyecto en horario diurno y nocturno, sin apreciar una situación de daño inminente para el medio ambiente o la salud de las personas, y que requeriría información adicional al MOP.

- c) A fs. 136, resolución de la SMA requiriendo información al MOP, de 26 de marzo de 2020, solicitando que acompañe los informes técnicos de las actividades realizadas por las empresas contratistas en el Proyecto, en relación a la maquinaria utilizada, faenas y medidas de control de ruido y material particulado, así como la relativa a las faenas de limpieza y nivelación de la cota del cauce del río Biobío en su ribera derecha, especificando el material removido en metros cúbicos.
  - d) A fs. 139 y 145, actas de inspección de la SMA, en horario diurno y nocturno, respectivamente.
  - e) A fs. 149 y 170, oficios de respuesta del MOP, acompañando los informes técnicos solicitados por la SMA, con la documentación de respaldo.
  - f) A fs. 236, reporte técnico de la SMA, sobre la medición de ruido del Proyecto.
  - g) A fs. 256 y 258, comprobante de remisión del expediente de fiscalización DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-EI y Memorandum interno de la SMA, de 14 de agosto de 2020, por el que se remite el Informe de Fiscalización Ambiental del "Puente Bicentenario" -nueva revisión del informe DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-, respecto a las denuncias SIDEN 115-VIII-2019 y 15-VIII-2020.
  - h) A fs. 260, resolución reclamada, que archiva todas las denuncias.
4. Consta también lo siguiente en el expediente de denuncia ID 15-VIII-2020:
- a) A fs. 296, denuncia de los Reclamantes, ingresada el 2 de octubre de 2019, ante la SMA de la Región del Biobío, solicitando se decretase la medida provisional de paralización del Proyecto y del desalojo de los habitantes

de la Población Aurora de Chile.

- b) A fs. 326, oficio de la SMA a los Reclamantes, de 18 de octubre de 2019, informando sobre la toma de conocimiento de la denuncia, y que se estaba trabajando en un nuevo análisis sobre la elusión al SEIA denunciada, conforme a lo requerido por la sentencia del Tercer Tribunal Ambiental en causa rol N° R-76-2018.
- c) A fs. 327, presentación de los Reclamantes, ingresada el 26 de diciembre de 2019, ante la SMA, solicitando se certifique que la solicitud de medida provisional no habría sido resuelta dentro del plazo legal, y la aplicación del silencio positivo.
- d) A fs. 330, acta de inspección ambiental de la SMA al Proyecto, de 19 de julio de 2019.
- e) A fs. 336, oficio de la SMA a la Seremi de Vivienda y Urbanismo de la Región del Biobío, solicitando pronunciarse sobre la definición del tipo de vía que corresponde al Proyecto, según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones -en adelante «OGUC»-, y si aplica la tipología del art. 3 letra h) del Reglamento del SEIA.
- f) A fs. 337, oficio de respuesta de la Dirección General de Obras Públicas, de 29 de agosto de 2019, dando cumplimiento a requerimiento formulado por la SMA en el Acta de Fiscalización Ambiental de 19 de julio de 2019, acompañando una minuta técnica sobre movimientos de tierra y áridos realizados en cada una de las etapas del Proyecto, entre otros.
- g) A fs. 426, oficio de la SMA a la Municipalidad de San Pedro de la Paz, de 6 de septiembre de 2019, solicitando pronunciamiento sobre el tipo de vía que corresponde al Proyecto, de acuerdo al Plan Regulador vigente de dicha comuna.
- h) A fs. 428, oficio de respuesta de la Municipalidad de San Pedro de la Paz, de 18 de octubre de 2019, informando que, de acuerdo al Plan Regulador Comunal, el Proyecto no es considerado dentro de la trama de vialidad estructurante.
- i) A fs. 431, oficio de la Dirección de Obras de la

Municipalidad de Concepción, informando que, conforme al Plan Regulador vigente -concordante con el Plan Regulador Metropolitano de Concepción-, el Puente Bicentenario o Chacabuco corresponde a vía colectora.

- j) A fs. 433, oficio de respuesta de la Seremi de Vivienda y Urbanismo de la Región del Biobío, informando que el puente no se concibe como una vía de acuerdo a la OGUC, pero es asimilado a la categoría de vías en el Plan Regulador Metropolitano de Concepción al sólo efecto de atribuirle ciertas características, de acuerdo con su función de conector de vialidades; además, indicó que el Proyecto no se considera un proyecto inmobiliario ni es equipamiento.
- k) A fs. 438, presentación de los Reclamantes, ingresada el 9 de enero de 2020, solicitando cuenta respecto de su presentación de 26 de diciembre de 2019, y reiterando que se adopten las medidas provisionales solicitadas en aplicación del silencio positivo.
- l) A fs. 442, resolución de la SMA requiriendo información al MOP, de 26 de marzo de 2020, solicitando que acompañe los informes técnicos de las actividades realizadas por las empresas contratistas en el Proyecto, en relación a la maquinaria utilizada, faenas y medidas de control de ruido y material particulado, así como relativa a las faenas de limpieza y nivelación de la cota del cauce del río Biobío en su ribera derecha, especificando el material removido en metros cúbicos.
- m) A fs. 445, oficio de respuesta del MOP, acompañando los informes técnicos solicitados por la SMA, con la documentación de respaldo.
- n) A fs. 464, Memorándum interno de la SMA, de 14 de agosto de 2020, por el que se remite el Informe de Fiscalización Ambiental del "Puente Bicentenario", nueva revisión del informe DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-EI, respecto a las denuncias SIDEN 115-VIII-2019 y 15-VIII-2020.
- o) A fs. 466, la resolución reclamada.

5. Además, consta en el expediente de denuncia 119-VIII-2017 lo

siguiente:

- a) A fs. 499, denuncia de los Reclamantes, ingresada el 22 de agosto de 2017, ante la SMA de la Región del Biobío, acusando que el Proyecto se ejecutaba en elusión al SEIA, solicitando se formulen cargos en contra del MOP y ordenar su paralización, además de la medida provisional de clausura temporal o total del mismo.
- b) A fs. 531, resolución de la SMA, de 20 de septiembre de 2017, requiriendo al MOP información técnica sobre la ejecución del Proyecto, relativa a la descripción de las partes y obras de aquel; las actividades y obras de modificación del cauce del río Biobío; cronograma de construcción para todas las fases del Proyecto, entre otros.
- c) A fs. 534, oficio de la Seremi de Obras Públicas de la Región de Biobío, de 20 de octubre de 2017, acompañando la información técnica del Proyecto requerida por la SMA.
- d) A fs. 547, oficio de la SMA a los Reclamantes, de 23 de octubre de 2017, informando que su denuncia había sido debidamente registrada, los antecedentes estaban siendo analizado por el órgano fiscalizador, y que se había realizado un requerimiento de información al MOP.
- e) A fs. 549, Memorándum interno de la SMA, de 8 de enero de 2018, por el que se remiten los antecedentes relativos a la denuncia.
- f) A fs. 550, presentación de los Reclamantes, ingresado el 12 de junio de 2018, denunciando el incumplimiento del plazo para resolver la denuncia.
- g) A fs. 551, Res. Ex. N° 1252, de 8 de octubre de 2018, que archivó la denuncia. Esta resolución fue parcialmente anulada por la sentencia del Tercer Tribunal Ambiental en causa rol N° R-76-2018.
- h) A fs. 567, oficio de la SMA a la Dirección de Vialidad, solicitando antecedentes técnicos sobre el Proyecto.
- i) A fs. 569, oficio de la SMA a la Seremi de Vivienda y Urbanismo Región del Biobío, solicitando antecedentes técnicos del proyecto de erradicación de la Población

Aurora de Chile, entre otros.

- j) A fs. 570, oficio de la Dirección de Vialidad a la SMA, informando y acompañando la documentación de respaldo requerida.
  - k) A fs. 583, oficio de la Seremi de Vivienda y Urbanismo Región del Biobío, informando y acompañando la documentación de respaldo requerida.
  - l) A fs. 676, la resolución reclamada.
6. Consta de fs. 677 a 4866, el primer informe técnico de fiscalización ambiental DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-EI, y sus antecedentes, y de fs. 4867 a fs. 10571, a partir de la sentencia dictada por el Tercer Tribunal Ambiental en causa Rol N° R-76-2018, el segundo informe técnico de fiscalización ambiental, y sus antecedentes. En lo que interesa, respecto de este último consta:
- a) A fs. 4952, Informe de Fiscalización Ambiental DFZ-2017-6209-VIII-SRCA, de 28 de agosto de 2018.
  - b) A fs. 5115, 7820 y 10322, Bases de la licitación "Terminación reposición sobre río Biobío, Puente Oriente y Poniente, Concepción-San Pedro de La Paz, Región del Biobío", de junio de 2015.
  - c) A fs. 7727, resolución de la SMA, de 20 de septiembre de 2017, requiriendo información a la Seremi de Obras Públicas Región del Biobío; y a fs. 7730, oficio de respuesta de dicha Seremi, de 16 de octubre de 2017.
  - d) A fs. 7743, oficio de la SMA, de 22 de junio de 2018, requiriendo información a la Seremi de Vivienda y Urbanismo Región del Biobío; a fs. 7744, oficio de respuesta de dicha Seremi, de 3 de agosto de 2018, y a fs. 10086, correo electrónico complementario.
  - e) A fs. 7805, oficio de la SMA, de 14 de junio de 2018, requiriendo información a la Dirección de Vialidad Región del Biobío; a fs. 7807, oficio de respuesta de dicha Dirección, de 13 de agosto de 2018, y a fs. 10226, correos electrónicos complementarios.
  - f) A fs. 10230, oficio del MOP, de 28 de agosto de 2019, dando

cumplimiento a información solicitada por la SMA en el Acta de Inspección Ambiental de 19 de julio de 2019.

- g) A fs. 10288, oficio de la SMA, de 10 de septiembre de 2019, solicitando pronunciamiento a la Municipalidad de Concepción; y a fs. 10289, oficio de respuesta al mismo.
- h) A fs. 10290, oficio de la SMA, de 6 de septiembre de 2019, solicitando pronunciamiento a la Municipalidad de San Pedro de la Paz; y a fs. 10292, oficio de respuesta al mismo.
- i) A fs. 10295, oficio de la SMA, de 11 de octubre de 2019, solicitando pronunciamiento e información a la Seremi de Vivienda y Urbanismo Región del Biobío; y a fs. 10296, oficio de respuesta al mismo.
- j) A fs. 10301, correos electrónicos con información remitida por la Dirección de Vialidad Región del Biobío.
- k) A fs. 10335, resolución de la SMA, requiriendo información al MOP; y a fs. 10338, oficio de respuesta al mismo.
- l) A fs. 10381, informe técnico de ruido de la SMA.

## II. Antecedentes de la reclamación judicial

7. Del expediente judicial de autos, consta:

- a) A fs. 1 y ss., los Reclamantes interpusieron recurso de reclamación del art. 17 N° 3 de la Ley N° 20.600 en contra de la resolución reclamada.
- b) A fs. 81, el Tribunal admitió a trámite la reclamación y solicitó informe a la reclamada, así como copia autenticada del expediente administrativo.
- c) A fs. 94, la Reclamada evacuó informe y acompañó copia autenticada del expediente administrativo; y a fs. 10572, el Tribunal tuvo por evacuado el informe y ordenó pasar los autos al relator.
- d) A fs. 10573, el Relator certificó estado de relación.
- e) A fs. 10574, se decretó autos en relación y se fijó fecha para la vista de la causa, la que fue suspendida de mutuo acuerdo, y se fijó finalmente para el 26 de octubre de 2021, a las 9:30 horas, por videoconferencia.
- f) A fs. 10580, los Reclamantes solicitaron tener por acompañados varios documentos que darían cuenta de los



intentos de relocalización de éstos de la Población Aurora de Chile, a fs. 10670 éstos se tuvieron por acompañados, excepto los ofrecidos con los números 2 y 13, por no haber sido acompañados.

- g) A fs. 10669 el acta de instalación del Tribunal, a fs. 10671 el certificado de alegatos, y a fs. 10672 el certificado de estudio.
- h) A fs. 10673 rola certificado de acuerdo, y a fs. 10674 resolución que designa como redactor a la Ministra Sra. Sibel Villalobos Volpi.

## **CONSIDERANDO**

### **I. Discusión de las partes**

**PRIMERO.** Los Reclamantes solicitaron al Tribunal que declare ilegal y anule la resolución reclamada, ordenando a la SMA la formulación de cargos en contra del MOP, por la infracción gravísima prevista en el art. 36 N° 1 letra f) en relación con el art. 35 letra b) de la LOSMA, o conforme a las infracciones que considere haber cometido, además de ordenar al MOP que paralice la ejecución del Proyecto -dentro de 24 horas de pronunciada la sentencia- y que ingrese al SEIA por EIA, o en subsidio por DIA, todo con costas. Para esto, argumentaron que:

- 1) Se configura la causal de ingreso al SEIA del art. 10 letra a) de la ley N° 19.300 y del art. 3° letra a.3) del RSEIA, porque el Proyecto extrae o remueve más de 50.000 m<sup>3</sup> de material total con el objetivo de ahondar el cauce, que es lo que exige tal norma. Agregaron que si bien la SMA reconoce que se supera el umbral de ingreso, interpreta que dicha extracción debe ser permanente, en circunstancias que en el caso concreto habrían sido temporales y el material extraído se habría devuelto a su lugar de origen. A su juicio, tal situación no le consta a la SMA.
- 2) No puede descartarse que se configure la causal de ingreso al SEIA del art. 10 letra a) de la ley N° 19.300 y del art. 3° letra a.4) del RSEIA sólo conforme "a la información remitida por el titular", y con los antecedentes levantados por el Tribunal en la inspección personal de la causa rol N° R-76-2018,

que las obras de defensa fluviales no son de carácter permanente, ni cambian el trazado del cauce ni su forma y que el material arenoso removido es menor a 100.000 m<sup>3</sup>. Añadió que la SMA no levantó información técnica en terreno, "cuando resulta evidente el cambio de morfología sufrido por el río", y "la disminución de su caudal es agresiva y manifiesta".

- 3) Se configura la causal del ingreso al SEIA del art. 10 letra e) de la ley N° 19.300 y del art. 3° letra e.7) del RSEIA, pues si bien la resolución reclamada describe elementos copulativos para estar en presencia de una autopista, la SMA aplica el art. 10 de la ley N° 19.300 interpretado como una lista taxativa, olvidando que, según la sentencia Rol N° 15.499-2018, de 24 de diciembre de 2018, de la Excma. Corte Suprema, los proyectos susceptibles de causar impacto ambiental no son únicamente los del art. 10 de la ley N° 19.300, sino aquellos que causen los efectos de su art. 11.
- 4) Se configura la causal del art. 10 letra h) de la ley N° 19.300 y art. 3° letra h.1.2) del RSEIA, porque el Proyecto tiene tipología secundaria de "equipamiento", según el art. 1.1.2. OGUC, que define esto como "construcciones destinadas a complementar las funciones básicas de habitar, producir y circular, cualquiera sea su clase y escala", y el Proyecto sirve para habitar, producir y circular en el Gran Concepción. Siendo un proyecto inmobiliario de equipamiento, que permite circular incorporándose a "vías expresas", y estando dentro de una Zona Saturada por MP2,5; se configuraría la causal de ingreso al SEIA. Indicó también que la Resolución Reclamada yerra al considerar la calle Chacabuco como una vía colectora, pues soslaya que el Proyecto permite que los vehículos provenientes de San Pedro de la Paz tengan conexión hacia Hualpén y Talcahuano (hacia el norte) y Chiguayante y Hualqui (hacia el sur), lo cual constituye una "vía expresa", permitiendo conexiones intercomunales destinadas al desplazamiento de grandes volúmenes de tránsito, con una proyección no inferior a 5.000 vehículos diarios.
- 5) Se configura la causal del art. 10 letra i) de la ley N° 19.300 y art. 3° letra i.5.2) del RSEIA, por razones similares a las

expuestas respecto al dragado, además, la SMA sólo habría usado información aportada por el MOP, y reconoció que gran parte del material utilizado en la construcción son áridos proveídos por empresas externas cuya trazabilidad se desconoce.

- 6) Son aplicables los arts. 11 y 11 bis de la ley N° 19.300. El art. 11 de la ley N° 19.300 es aplicable a partir de la interpretación de la Excma. Corte Suprema, en la sentencia Rol N° 15.499-2018, de 24 de diciembre de 2018, resultando en que el Proyecto debe ingresar al SEIA porque produce los efectos del art. 11 letra b) de la ley N° 19.300, al causar alteraciones morfológicas en el río, que es hábitat de diversas especies hidrobiológicas, y principalmente, porque produce los efectos del art. 11 letra c) de la ley N° 19.300, al causar la relocalización de los Reclamantes. Al respecto, no sería cierto lo que indica la resolución reclamada, acerca de que este efecto no está vinculado al Proyecto, sino a la ejecución de proyectos a cargo del MINVU, que tiene su origen en la década de los 90, pues las respectivas demandas de precario indican que éstas son "con el objeto de iniciar la ejecución de las obras del Puente Chacabuco y otras análogas a éste". El art. 11 bis de la ley N° 19.300 resulta aplicable pues el Proyecto ha sido fraccionado en su diseño, resultando en que para la SMA no sea una autopista, por no estar diseñado para la velocidad de circulación de 120 km/h y por no poseer en su construcción dos o más pistas unidireccionales separadas físicamente por una mediana. Sin embargo, agregó, este cumple la misma utilidad y uso que una autopista, pero el MOP, para burlar el ingreso al SEIA, en vez de instalar una mediana entre las pistas prefirió separar los dos puentes, reducir la velocidad de circulación y direccionar cada puente en sentido contrario.
- 7) Sobre el rechazo de la medidas provisionales solicitadas, sostuvo que la resolución reclamada las rechaza, cuando bastaba acreditar los presupuestos mínimos de gravedad y verosimilitud que impone el art. 24 de la Ley N° 20.600, y el art. 296 y siguientes del CPC, y que, si bien no es incorrecto dicho rechazo, se cuestiona la falta de oportunidad de éste.

- 8) Sobre el archivo de la denuncia por incumplimiento de la norma de emisión de ruido, sostuvo que la SMA se demoró en su tramitación; la rechazó, a pesar de detectar que hubo trabajo fuera del horario permitido; no consideró la población vulnerable en el área ni lo dispuesto en el DS N° 594/1999 MINSAL, art. 75 y 78, que determinan los tiempos máximos de exposición de las personas al ruido.

**SEGUNDO.** La Reclamada, a su turno, solicitó al Tribunal se rechace la reclamación, con costas. Para esto, argumentó que:

- 1) No se configura la causal de ingreso al SEIA del art. 10 letra a) de la ley N° 19.300 y del art. 3° letra a.3) de RSEIA, porque aunque existió un movimiento de material desde el lecho del río, no se trata de un "dragado", pues esta actividad debe tener como objeto ahondar y/o limpiar el lecho de cuerpos y cursos de aguas, mediante la extracción y/o movimiento de material, situación que no se presenta en autos pues el Proyecto movilizó material del lecho de forma momentánea, para la ejecución de los trabajos, y luego colocó el material extraído en el mismo sector, buscando lograr las mismas condiciones previas. Añadió que la "extracción o movimiento" indicada en el literal a.3. del art. 3° del RSEIA se refiere a la "remoción del material de forma permanente", pero no a movimientos temporales de material, como en este caso. De esa forma, no sería un dragado, donde el objetivo es reducir la cota del río de manera permanente. Agregó que realizó inspección en terreno, y que los hallazgos fueron contrastados con los antecedentes solicitados al MOP, con información de la Dirección de Vialidad y la DOH, lo que permitió confirmar que el material movilizado desde el cauce del río no fue extraído del mismo o movilizado definitivamente. Por eso concluyó que, aunque se supera el umbral de ingreso, la movilización de material efectuada es temporal y no ocurre fuera del mismo cauce, por lo que no cumple con la descripción de la tipología.
- 2) No se configura la causal del ingreso al SEIA del art. 10 letra a) de la ley N° 19.300 y del art. 3°, letra a.4), del RSEIA, materia ya resuelta en la sentencia de la causa rol N° R-76-2018, donde se determinó que el Proyecto no superó el umbral

de ingreso de los 100.000 m<sup>3</sup>. Añadió que en la Resolución Reclamada además se sostiene que las defensas no implican un cambio de trazado del cauce o la modificación artificial de la sección transversal de manera permanente del río, ya que las obras de construcción de plataforma para retirar el puente mecano y la construcción con hincado de pilotes y construcción de cepas de los puentes Oriente y Poniente, no responden a una obra permanente, ya que dichas plataformas son retiradas una vez finalizadas las obras.

- 3) No se configura la causal del ingreso al SEIA del art. 10 letra e) de la Ley N° 19.300 y del art. 3 letra e.7) del RSEIA, porque el análisis del art. 11 de la ley N° 19.300 sólo se realiza si el proyecto se encuentra dentro de las tipologías de su art. 10.
- 4) No se configura la causal del art. 10 letra h) de la ley N° 19.300 y art. 3° letra h.1.2) del RSEIA, pues si bien el Proyecto está dentro de una Zona Saturada por MP2,5; del análisis del Plan Regulador Metropolitano de Concepción y del Plan Regulador Comunal de San Pedro de la Paz, se tiene que la calle Chacabuco corresponde una vía colectora, y la avenida Pedro Aguirre Cerda a vía troncal, pero no se define a los puentes en sí bajo alguna clasificación. Añadió que, para la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, un "puente" no es una "vía" sino una "obra civil", que no le aplica el art. 3 h.1.2) del RSEIA pues la tipología refiere a proyectos inmobiliarios que *"den lugar a la incorporación al dominio nacional de uso público de vías expresas o troncales"*, porque no es una "vía", y además no deriva de un proyecto de loteo o de urbanización de vivienda o de equipamiento.
- 5) No se configura la causal del art. 10 letra i) de la ley N° 19.300 y art. 3° letra i.5.2) del RSEIA, por razones idénticas a las expuestas respecto a las tipologías del art. 3° a.3 y a.4 del RSEIA.
- 6) No son aplicables los arts. 11 y 11 bis de la ley N° 19.300. Respecto de la primera norma, porque la interpretación correcta está referida a que el Proyecto cumpla con alguna de las tipologías del art. 10 de la ley N° 19.300, para luego analizar

si aplica su art. 11. Respecto de la segunda, porque se abordó el Proyecto en su totalidad, tal como dispuso la sentencia de la causa rol N° R-76-2018, por lo que no existe una división del Proyecto para eludir el ingreso al SEIA o variar el instrumento.

- 7) Sobre el rechazo de las medidas provisionales solicitadas, indica que esta se basa en que no hubo infracción ni se configura causal de ingreso.
- 8) Sobre el archivo de la denuncia por incumplimiento de la norma de emisión de ruido, sostuvo que éste se encuentra debidamente fundado. Al respecto, afirmó que midió a la semana siguiente de recibida la denuncia, sin que fuera posible detectar incumplimiento de la norma, atendidas las siguientes circunstancias: (a) la medición diurna fue anulada técnicamente por exceso de ruido de fondo, y (b) en la medición nocturna, sin faenas en el puente, el ruido de fondo superó el límite nocturno para Zona II. De las mediciones, se obtuvo que en la zona de impacto de las obras, el ruido de fondo varía en un rango de 53 a 71 dB[A], y del examen de información, se determinó que la faena nunca trabajó fuera de horario regular, excepto el 31 de enero de 2020. En lo que respecta a la ponderación de riesgo sobre receptores sensibles, precisó que ésta sólo procede si se incumple la norma de emisión de ruido.

## II. Controversias

**TERCERO.** De acuerdo a lo expuesto, la discusión de autos, sobre la que deberá razonar y decidir este Tribunal, se vincula a los siguientes aspectos:

- 1) Si corresponde que el Proyecto ingrese al SEIA, conforme a la tipología descrita en la letra a.3) del art. 3° del RSEIA.
- 2) Si corresponde que el Proyecto ingrese al SEIA, conforme a la tipología descrita en la letra a.4) del art. 3° RSEIA, y con aquella prevista en el literal i.5.2. del mismo artículo.
- 3) Si corresponde que el Proyecto ingrese al SEIA, conforme a la tipología descrita en la letra e.7) del art. 3° RSEIA.
- 4) Si corresponde que el Proyecto ingrese al SEIA, conforme a la tipología descrita en la letra h.1.2) del art. 3° del RSEIA.

- 5) Sobre si resulta aplicable al Proyecto lo dispuesto en los arts. 11 y 11 bis de la Ley N° 19.300.
- 6) Sobre el incumplimiento de la Norma de Ruido contenida en el D.S. 38/2011, del Ministerio del Medio Ambiente, que establece la norma de emisión de ruido para las fuentes que indica.
- 7) Oportunidad del rechazo de las Medidas Provisionales solicitadas por los denunciantes.

**A. Respecto del ingreso al SEIA, conforme a la tipología descrita en la letra a.3) del art. 3° del RSEIA**

**CUARTO.** Para la Reclamante, se configura la causal de ingreso al SEIA prevista en el art. 10 letra a) de la ley N° 19.300 y el art. 3° letra a.3) del RSEIA, al cumplirse sus presupuestos. Al respecto, hace presente que, si bien la SMA reconoce que se supera el umbral de ingreso señalado en la norma, al extraerse o removerse más de 50.000 m<sup>3</sup> de material total, este órgano interpreta que dicha extracción debe ser permanente, y que, en el caso concreto, ésta habría sido sólo temporal, ya que el material extraído se habría devuelto a su lugar de origen. A juicio de la Reclamante, tal situación no le consta a la SMA, y, además, las obras cumplen con el objetivo de "ahondar" el lecho del río, que es el que exige la norma.

**QUINTO.** Para la Reclamada, no se configura la causal de ingreso de la letra a.3) porque, aunque existió un movimiento de material desde el lecho del río, no se trata de un "dragado", pues esta actividad debe tener como objeto ahondar y/o limpiar el lecho de cuerpos y cursos de aguas, mediante la extracción y/o movimiento de material permanentemente, situación que no se presenta en autos pues el Proyecto movilizó material del lecho de forma momentánea, para la ejecución de los trabajos, y luego ubicó el material extraído en el mismo sector, buscando lograr las mismas condiciones previas. Agregó que realizó inspección en terreno y que los hallazgos fueron contrastados con los antecedentes solicitados al MOP, la información de la Dirección de Vialidad y de la Dirección de Obras Hidráulicas, lo que permitió confirmar que el material movilizado desde el cauce del río no fue extraído del mismo definitivamente. Por lo anterior, concluyó que, aunque se supera

el umbral de ingreso en relación a la cantidad de material, la movilización de material efectuada es temporal y no ocurre fuera del mismo cauce, por lo que no cumple cabalmente con la descripción de la tipología.

**SEXTO.** Para abordar esta materia, se debe tener en consideración, en primer lugar, que el art. 3° letra a.3) del RSEIA, señala que deben ingresar a dicho sistema los "Acueductos, embalses o tranques y sifones que deban someterse a la autorización establecida en el artículo 294 del Código de Aguas", particularmente "Presas, drenajes, desecación, dragado, defensa o alteración, significativos, de cuerpos o cursos naturales de aguas, incluyendo a los glaciares que se encuentren incorporados como tales en un Inventario Público a cargo de la Dirección General de Aguas. Se entenderá que estos proyectos o actividades son significativos cuando se trate de: **a.3.** Dragado de fango, grava, arenas u otros Materiales de cuerpos de aguas continentales, en una cantidad igual o superior a veinte mil metros cúbicos (20.000 m<sup>3</sup>) de material total a extraer y/o a remover, tratándose de las Regiones de Arica y Parinacota a la Región de Atacama, o en una cantidad de cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m<sup>3</sup>) de material total a extraer y/o a remover, tratándose de las Regiones de Coquimbo a la Región de Magallanes y Antártica Chilena, incluida la Región Metropolitana de Santiago. Dragado de fango, grava, arenas u otros materiales de cursos o cuerpos de aguas marítimas, en una cantidad igual o superior a cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m<sup>3</sup>) de material total a extraer y/o a remover. Se entenderá por dragado la extracción y/o movimiento de material del lecho de cuerpos y cursos de aguas continentales o marítimas, por medio de cualquier tipo de maquinaria con el objeto de ahondar y/o limpiar".

**SÉPTIMO.** De la lectura de la norma, se entiende que para que se configure esta causal de ingreso, se debe cumplir con los siguientes requisitos: (i) Extraer o remover más de 50.000 m<sup>3</sup> de material; (ii) La extracción debe realizarse sobre el lecho de cuerpos y cursos de aguas continentales; (iii) La extracción debe realizarse con maquinaria; (iv) El objetivo de la extracción debe ser ahondar y/o limpiar. A continuación, corresponde revisar la ocurrencia de cada uno de ellos para verificar si se configura la



tipología.

**OCTAVO.** Analizando lo anterior, se colige que existen una serie de presupuestos que se deben cumplir para dar lugar a la tipología señalada, ninguno de los cuales implica o requiere que la extracción o movimiento deba ser realizada únicamente de forma permanente, como postula la SMA. Esto resulta relevante, ya que, cuando el art. 3° letra a) del RSEIA ha requerido que las obras que contempla la tipología cumplan con la condición de ser permanentes, lo ha señalado expresamente, como ocurre, por ejemplo, en el literal a.4), cuando señala "*Se entenderá por defensa o alteración aquellas obras de regularización o protección de las riberas de estos cuerpos o cursos, o actividades que impliquen un cambio de trazado de su cauce, o la modificación artificial de su sección transversal, todas de modo **permanente***". (énfasis agregado)

**NOVENO.** Así, de los antecedentes disponibles en el expediente, puede determinarse lo siguiente:

- 1) En cuanto a si la extracción contemplada por el Proyecto corresponde a más de 50.000 m<sup>3</sup> de material, en el Segundo Informe Técnico de Fiscalización de la SMA, relativo a las denuncias de 2019 y 2020 (fs. 4895), se señaló que "el material de excavación para ambos puentes fue de un total de 31.987,07 m<sup>3</sup> de material excavado para el puente poniente y un total de 31.306,97 m<sup>3</sup> de material excavado en el puente oriente, con un total de 63.294,04 m<sup>3</sup>". Ello coincide con la información entregada en minuta de la Dirección de Vialidad por información solicitada por la SMA (fs. 348), que incluye la figura que se observa a continuación; lo que se puede verificar con los antecedentes presentados por la Dirección de Vialidad en las tablas presentes a fs. 386 y 389. De esta manera, sólo cabe concluir que se cumple con el primero de los requisitos indicados.

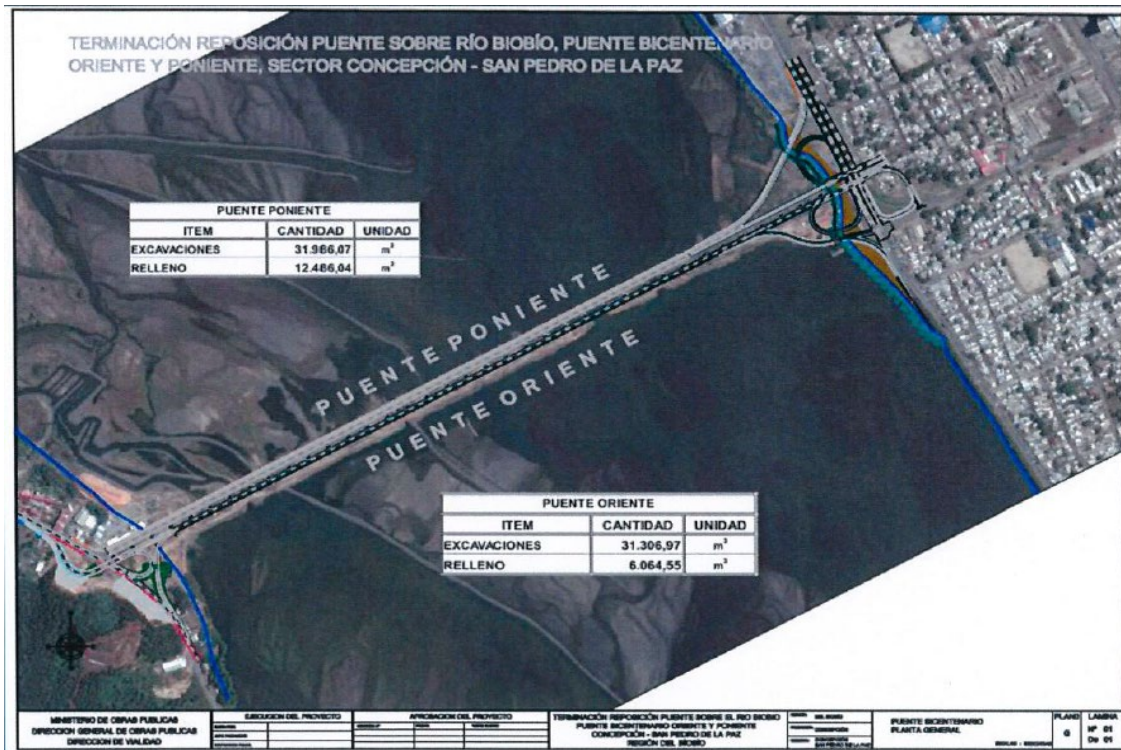


Figura N°1: Planta general del Puente Bicentenario que presenta el total del material movido durante su construcción y el lugar donde se realizaron obras. Fuente: Minuta de Dirección de Vialidad, Región del Biobío actualizada al 14 de agosto de 2019, fs. 348

- 2) Respecto a si la extracción se realiza sobre el lecho de cuerpos y cursos de aguas continentales, consta que las plataformas y los soportes del puente se hicieron sobre el lecho del río, lo que se aprecia en fotografía satelital presente a fs. 413.



Figura N°2: Fotografía satelital de la construcción del Puente Bicentenario donde es factible observar las zonas de intervención. Fuente: Minuta de Dirección de Vialidad, Región del Biobío actualizada al 14 de agosto de 2019, fs. 413.

- 3) En cuanto a si la extracción se realizó con maquinaria, consta en el acta de inspección del 19 de enero de 2019, en entrevista

al Sr. Juan Rivera, jefe de proyecto de Besalco S.A. (fs. 332), que al momento de la inspección faltaba restituir la línea base del lecho del río, lo que involucra remover el material ajeno al cauce y la movilización de arena proveniente del río, indicando que esa tarea se hace en los meses de estiaje para poder acceder con la maquinaria. Lo anterior, además de la cantidad de material a remover, permite concluir que la extracción se realizó, efectivamente, con maquinaria.

- 4) Finalmente, respecto de si el objetivo de la extracción es ahondar y/o limpiar, tal como se mencionó en el punto anterior, en la misma entrevista al Sr. Juan Rivera se señaló que el material es removido para "restituir la línea base del lecho del río, en ciertos puntos lo que involucra remover material ajeno y movilización de arena del río", luego se agrega "la construcción de plataforma de trabajo para el hincado de pilotes se utiliza arena del lecho del río y una vez que alcanza una buena conformación de esta estructura se sella con material tipo carpeta de rodado (...)" (fs. 332).

De lo anterior es posible inferir que la construcción del Proyecto consideró la remoción de material desde el cauce, materializando excavaciones en el lecho del río con el objetivo de ahondar un área para el hincado de pilotes y para la instalación de las plataformas. Respecto de esto último, si el Proyecto no hubiese considerado el ahondamiento, entonces todo el material de las plataformas debió provenir de fuera del lecho del río.

**DÉCIMO.** En torno a esta materia, cabe recordar que la SMA indicó en el Considerando 49° del acto reclamado "que de los antecedentes citados, no cabe lugar a dudas que estamos ante el movimiento de material del lecho de un cuerpo y curso de agua realizado con maquinaria que supera los umbrales establecidos para ser exigible el ingreso al SEIA. Sin embargo, el literal a.3, señala que la actividad, para ser considerada como dragado, debe tener como objeto o finalidad ahondar y, o limpiar el lecho de cuerpos y cursos de aguas, mediante la extracción, o movimiento de material, situación de hecho que no se presenta en este caso ya que el proyecto contempló el movimiento de material de **forma momentánea** para la ejecución de los correspondientes trabajos, para luego

*colocar el material extraído en el mismo sector, buscando lograr las mismas condiciones previas al inicio de las obras y restituyendo el área intervenida*" (énfasis en el original). De lo anterior se desprende que la autoridad estima exigible, como elemento constitutivo de la causal de ingreso, que la extracción o movimiento de material sea permanente.

**UNDÉCIMO.** Así, se observa que la SMA agregó en su análisis un nuevo requisito a la causal de ingreso, que corresponde a la "permanencia" de las obras, en circunstancias que la causal de ingreso no aborda esta condición, ni ninguna otra referida a la temporalidad. Sobre este punto, tampoco resulta aplicable en la verificación de esta tipología de ingreso lo que indicó la SMA en cuanto a que las Consultas de Pertinencia investigadas por ella se hayan referido a *"proyectos de ensanchamiento, profundización, reparación, rectificación o modificación de canales, ríos y lagos, junto con la mejora de accesos marinos para el tránsito y operación de naves"*, como indica en el Considerando 50° de la Resolución Reclamada; esto, debido a que el literal a.3) tampoco requiere que la extracción o movimiento de material sea para la ejecución de objetivos u obras determinados. De este modo, de acuerdo al encabezado del art. 3° del RSEIA, no es necesario que el objetivo final de un Proyecto coincida con la causal de ingreso, si no que basta que considere la realización de las obras o acciones listadas en esa norma. Adicionalmente a lo expuesto, cabe agregar que el objetivo de la causal de ingreso estudiada es regular los impactos en los cuerpos de agua continentales, cuando se derivan de la extracción o movilización de material que alcance cierto volumen y se ejecute mediante el uso de maquinaria, protegiendo las funciones ambientales de sus lechos, entre ellas, las dinámicas de transporte de agua y sedimento y la estructura del hábitat para diversas comunidades bentónicas (Fisher, S.G. y Sponseller, R.A. (2009) Streams and Rivers as Ecosystems. En Gene E. Likens (Ed), River Ecosystem Ecology (1a ed. p-83). Academic Press Elsevier). Es decir, lo que es ambientalmente relevante son las perturbaciones en la zona hiporreica de cuerpos lóticos y lénticos generados por esas actividades, por lo que no resulta especialmente significativo si la intervención así producida es de carácter temporal (en el

caso en que se restituya el material al lecho) o permanente, ya que esta circunstancia es posterior a la perturbación en sí.

**DUODÉCIMO.** En consecuencia, atendido que el Proyecto cumple con los presupuestos señalados en el Considerando 7° para que se configure la causal, se advierte que la actividad realizada, corresponde a un dragado, en los términos del art. 3° literal a.3) del RSEIA. En esas circunstancias, el Proyecto requiere ingresar al SEIA, como plantea la Reclamante, por lo que la presente alegación será acogida.

**B. Respecto al ingreso al SEIA, conforme a las letras a.4) e i.5.2) del art. 3° del RSEIA**

**DECIMOTERCERO.** De acuerdo a la Reclamante, no se descartó adecuadamente que el Proyecto no se ajusta a la tipología del art. 3° literal a.4) del RSEIA, por cuanto en este análisis, la SMA concluyó sólo conforme a la información remitida por el MOP y sin levantar información en terreno, concluyendo que las obras de defensas fluviales no cumplen con los requisitos de la tipología, es decir, que no son de carácter permanente, ni cambian el trazado o forma del cauce; y que el material arenoso removido es menor a 100.000 m<sup>3</sup>. Agregó que resulta evidente el cambio de morfología sufrido por el río, y que la disminución de su caudal es agresiva y manifiesta. Añadió que para arribar a las conclusiones señaladas, se utilizaron los antecedentes levantados por el Tribunal en la inspección personal realizada en 2018, siendo que desde esa fecha se ha continuado trabajando en las obras del Proyecto. En relación a la tipología del literal i.5.2) del art. 3°, indicó que el Proyecto se ajusta a la causal de ingreso asociada a la extracción de áridos, por las mismas razones expuestas sobre el dragado, indicando, como antecedente adicional, que la SMA reconoció que gran parte del material utilizado en la construcción de ambos puentes son áridos proveídos por empresas externas cuya trazabilidad se desconoce.

**DECIMOCUARTO.** Para la Reclamada, esta materia está resuelta en la sentencia de este Tribunal recaída en causa rol R-78-2017. Indicó que en esa oportunidad se fijó, y es confirmado en la Resolución Reclamada, que la construcción de los puentes consideró obras de

defensas fluviales en los sectores norte y sur de ambos puentes, con un volumen de material arenoso movilizado que no supera los 100.000 m<sup>3</sup>, señalando el Considerando 12° de dicho acto que *“las dimensiones verificadas por el Tribunal, dan cuenta de que los volúmenes de material involucrado en las defensas fluviales del Puente Bicentenario no alcanzarían los 100.000 m<sup>3</sup>, sino que se encontraría en el orden de los 71.500 m<sup>3</sup>, ya que las obras en la ribera norte tienen superficie aproximada de 9.890 m<sup>2</sup>, y las de la ribera sur una superficie aproximada de 7.996 m<sup>2</sup>, con una profundidad promedio de las obras -informada y verificada en terreno- de 4 metros de altura. En virtud de lo anterior, la conclusión de la SMA, a pesar de no haber verificado la información proporcionada por el MOP, no se ve alterada”*. Además, sostuvo que tales defensas no implican un cambio de trazado del cauce o la modificación artificial de la sección transversal de manera permanente del río, ya que las obras de construcción de plataforma para retirar el puente mecano y la construcción con hincado de pilotes y construcción de cepas del puente oriente y poniente, no responden a una obra permanente, sino que son retiradas una vez finalizadas las obras. Respecto de la tipología del literal i.5.2) del art. 3°, la SMA no indicó mayores antecedentes, señalando que en este punto se remite a lo expresado respecto de la no configuración de las tipologías a.3) y a.4) del art. 3° del RSEIA.

**DECIMOQUINTO.** Sobre esta materia, en primer lugar, se debe indicar que el art. 3° letra a.4. del RSEIA establece que corresponde el ingreso al SEIA de las obras o actividades que involucren *“a.4. Defensa o alteración de un cuerpo o curso de aguas continentales, tal que se movilice una cantidad igual o superior a cincuenta mil metros cúbicos de material (50.000 m<sup>3</sup>), tratándose de las Regiones de Arica y Parinacota a la Región de Coquimbo, o cien mil metros cúbicos (100.000 m<sup>3</sup>), tratándose de las Regiones de Valparaíso a la Región de Magallanes y Antártica Chilena, incluida la Región Metropolitana de Santiago. Se entenderá por defensa o alteración aquellas obras de regularización o protección de las riberas de estos cuerpos o cursos, o actividades que impliquen un cambio de trazado de su cauce, o la modificación artificial de su sección transversal, todas de modo permanente. La alteración del lecho del*

*curso o cuerpo de agua y de su ribera dentro de la sección que haya sido declarada área preferencial para la pesca recreativa deberá someterse al SEIA, independiente de la cantidad de material movilizado”.*

**DECIMOSEXTO.** En cuanto al cumplimiento de esta tipología de ingreso, la Resolución Reclamada hace referencia a la sentencia de este Tribunal recaída sobre la causa rol R-76-2018, que rechazó la reclamación relativa a esta causal de ingreso, en base a cálculos que indican que el movimiento realizado fue equivalente a un total de 71.500 m<sup>3</sup>, y que no corresponden a obras permanentes (fs. 471). Luego, la misma resolución señala que según lo informado por la SEREMI de Obras Públicas la cantidad de material removido fue menor a 100.000 m<sup>3</sup>, informando que las obras tenían una extensión de 450 m en la ribera norte y 100 m en la ribera sur, con una altura promedio de 8 m (fs. 480 y 481). En su considerando 58° concluye que no se ajusta a la tipología “debido a que las obras de defensa fluviales no son permanentes, no cambian el trazado del cauce, ni modifican en forma artificial su sección transversal, y además el material removido es menor a 100.000 m<sup>3</sup>”.

**DECIMOSÉPTIMO.** Al respecto, se observa que de acuerdo a la información presentada ante la SMA mediante la minuta de la Dirección de Vialidad, en la que se encuentran imágenes del Proyecto e información relativa a los movimientos de tierra (fs. 349 y 350); tal como se resume en la Tabla N°1. Conforme a estos datos, si se suma el volumen de todas las obras permanentes dentro del cauce, la cantidad de material movilizado sería de alrededor de 50.000 m<sup>3</sup>.

**Tabla N°1: Movimientos de material realizados para la construcción de los enlaces del Puente Bicentenario Oriente y Poniente.**

Enlace	Ubicación	Item	Cantidad (m <sup>3</sup> )	fojas
Norte	Dentro del cauce	Excavaciones	4.591,39	349
Norte	Dentro del cauce	Relleno	1.979,19	349
Norte	Dentro del cauce	Enrocados	15.657,93	349
Norte	Dentro del cauce	Retiro enrocados	4.884,46	349
Norte	Dentro del cauce	Excavaciones por enrocado	21.824,62	349
Norte	Fuera del cauce	Excavaciones	5.966,77	349
Norte	Fuera del cauce	Relleno	9.645,01	349
Norte	Fuera del cauce	Áridos	2.961,02	349
Norte	Fuera del cauce	Relleno por enrocado	23.705,51	349
Sur	Dentro del cauce	Excavaciones	460,37	350
Sur	Dentro del cauce	Relleno	98,3	350
Sur	Dentro del cauce	Enrocados	541,12	350

Sur	Fuera del cauce	Excavaciones	25.390,46	350
Sur	Fuera del cauce	Relleno	9.797,05	350
Sur	Fuera del cauce	Áridos	1.745,46	350
<b>Total dentro del cauce</b>			<b>50.037,38</b>	

Fuente: Minuta de Dirección de Vialidad, Región del Biobío. Actualizada al 14 de agosto de 2019 (fs. 349-350)

**DECIMOCTAVO.** En consecuencia, es posible establecer que el Proyecto no se ajusta a la tipología de ingreso al SEIA prevista en el literal a.4) del art. 3° del RSEIA, atendido a que no cumple con los elementos de ésta, por cuanto, como ya fue manifestado en la sentencia de este Tribunal en rol R-76-2018, el movimiento de material es de un total aproximado de 71.500 m<sup>3</sup>, con obras que no son de carácter permanentes y otras que se encuentran fuera del cauce; lo que ha sido refrendado con la información que se extrae del expediente. Por tanto, las alegaciones sobre esta materia serán rechazadas.

**DECIMONOVENO.** Luego, en cuanto a la tipología prevista en el literal i.5.2) del art. 3°, cabe precisar que a partir de la concurrencia de los elementos necesarios para configurar la tipología del literal a.3) no es posible deducir que, en razón de los mismos argumentos, se puedan dar por cumplidos aquellos asociados a la letra i), como pretende la Reclamante. Lo anterior, ya que que esta última causal, por una parte, da cuenta de proyectos de desarrollo minero que, específicamente, según el literal i.5), se refieren a la extracción de áridos o greda de dimensiones industriales, y conllevan, según el i.5.2), en el caso de extracciones en un cuerpo o curso de agua, que *“el volumen total de material a remover durante la vida útil del proyecto o actividad sea igual o superior a veinte mil metros cúbicos (20.000 m<sup>3</sup>) tratándose de las Regiones de Arica y Parinacota a Coquimbo, o a cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m<sup>3</sup>), tratándose de las Regiones de Valparaíso a Magallanes y Antártica Chilena, incluida la Región Metropolitana de Santiago”*. Es decir, los proyectos previstos en el literal i.5.2) consideran la explotación a escala industrial de áridos, en tanto, en el caso en estudio, los áridos utilizados, según consta en el expediente -Minuta técnica emitida por el MOP y contenida en Of. Ord. N° 742/2019 (fs. 337)-, provienen de canteras externas y el material que se ha obtenido del río ha sido devuelto al mismo -lo que ha determinado que la remoción sea



temporal-, como se ha expresado en los considerandos previos. Por lo anterior, no se verifica que exista una actividad de explotación de áridos de carácter industrial; motivo por el cual, la reclamación referida al ingreso al SEIA del Proyecto por configurarse la causal de la letra i.5.2) también debe rechazarse.

**C. Respecto del ingreso al SEIA conforme al art. 10 letra e) de la ley N° 19.300, y art. 3° literal e.7) del RSEIA**

**VIGÉSIMO.** En relación a la tipología del literal e.7) del art. 3°, los Reclamantes señalaron que, si bien la Resolución Reclamada describe en su Considerando 61° que corresponde cumplir con cuatro elementos copulativos para determinar la existencia de una autopista, la SMA usó la interpretación que entiende que el art. 10 de la ley N° 19.300 establece una lista taxativa de tipologías, olvidando que los proyectos susceptibles de causar impacto ambiental no son únicamente los descritos en dicha norma.

**VIGÉSIMO PRIMERO.** Para la SMA, según indicó en su informe, el análisis del art. 11 de la ley N° 19.300 sólo se realiza si el Proyecto corresponde a los descritos en el art. 10 ley N° 19.300, en relación al art. 3° del RSEIA.

**VIGÉSIMO SEGUNDO.** En relación a esta tipología, se debe recordar que el art. 3° literal e) del RSEIA indica que corresponde el ingreso al sistema de proyectos o actividades que involucren *"Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas"*. En tanto, el literal e.7 precisa que *"Se entenderá por autopistas a las vías diseñadas con dos o más pistas unidireccionales por calzada separadas físicamente por una mediana, diseñadas para una velocidad de circulación igual o superior a ciento veinte kilómetros por hora (120 km/h), con prioridad absoluta al tránsito, con control total de los accesos, segregadas físicamente de su entorno y que se conectan a otras vías a través de enlaces"*.

**VIGÉSIMO TERCERO.** De este modo, para encontrarnos frente a una autopista, y cumplir con los requisitos establecidos en la tipología, en el proyecto o actividad se deben configurar de forma copulativa, los siguientes elementos: i) la existencia de dos o

más pistas unidireccionales por calzada separadas físicamente por una mediana; ii) que estas estén diseñadas para una velocidad de circulación igual o superior a ciento veinte kilómetros por hora (120 km/h); iii) que tengan prioridad absoluta al tránsito, iv) que exista control total de los accesos; v) que se encuentren segregadas físicamente de su entorno y; vi) que tengan conexión a otras vías a través de enlaces.

**VIGÉSIMO CUARTO.** En relación al cumplimiento de tales requisitos, consta de los antecedentes del expediente que, en respuesta a la solicitud de información emitida por la SMA en el marco de las denuncias presentadas, la Dirección de Vialidad emitió el Oficio ordinario N° 1764, de 13 de agosto de 2018 (fs. 570 y ss.), en el cual describe los antecedentes técnicos del Puente Bicentenario e incorpora un breve análisis de pertinencia de ingreso al SEIA. En ese acto, se señalan las características de la obra, indicando que "(...)considera una longitud de 1.500 m, doble calzada de 7 m., medianas, pasillos laterales para ciclovías y peatones, incluido el alumbrado público" (fs. 571). Sin embargo, respecto del número de pistas, especifica que considera dos puentes independientes, separados uno del otro, precisando que estas calzadas están separadas por una distancia entre los puentes y no por una mediana. La tabla 8 del citado informe (fs. 577) incorpora una síntesis del cumplimiento de los elementos ya mencionados:

**Tabla N°2: Extracto del oficio de la Dirección de Vialidad que da cuenta sobre si el Puente Bicentenario cumple con las características de la tipología indicada en el literal e.7 del art. 3° RSEIA.**

Características de una autopista descritas en el literal e.7 del artículo 3° del RSEIA	Características del Proyecto
Dos o más pistas unidireccionales separadas físicamente por una mediana	No
Velocidad de diseño igual o superior a ciento veinte kilómetros por hora (120 km/h)	No
Prioridad absoluta al tránsito	Sí
Control total de los accesos	Sí
Segregada físicamente de su entorno	Sí
Se conectan a otras vías a través de enlaces	Sí

**Fuente: Tabla N°8 del Of. Ord. N°1764, de la Dirección de Vialidad, de fecha 13 de agosto de 2018 (fs. 577).**

En la misma página, se señala que la velocidad de diseño de la obra es de 60 km/h (fs. 577), por lo que no corresponde a una autopista.

**VIGÉSIMO QUINTO.** Sobre esta materia, además, cabe mencionar que la sentencia de la causa R-76-2018 en su Considerando 20° expresó: *"Que, sin perjuicio de lo ya señalado, en la inspección personal efectuada por el Tribunal se constató que el Puente Bicentenario considera, efectivamente, **dos puentes de doble vía, que no están separados por mediana** y que **contemplan una velocidad de circulación de 60 Km/h**, lo cual confirma la información que habría aportado la Dirección de Vialidad y la pertinencia del análisis realizado por la SMA, ya que el Puente Bicentenario, dadas sus características de diseño, **no puede ser considerado como una autopista**"* (énfasis agregado). Este último razonamiento fue incorporado en la Resolución Reclamada, según consta a fs. 483.

**VIGÉSIMO SEXTO.** En este orden de ideas, se observa que el Tribunal ya definió, a través de lo observado en la inspección personal llevada a cabo a propósito de la causa ya singularizada, que el Proyecto tiene prioridad absoluta al tránsito, control total de accesos, se encuentra segregado del entorno y conectado a otras vías mediante enlaces; sin embargo, no cumple con los requisitos de contemplar dos o más pistas unidireccionales separadas por una mediana, ni tampoco posee una velocidad de diseño de 120 km/h, por lo que no es posible afirmar que los puentes dan cumplimiento a la tipología en estudio. En consecuencia, corresponde rechazar esta alegación. La materia relativa a que el art. 10 de la ley N° 19.300 no corresponde a una lista taxativa de tipologías y que los proyectos deben acceder al sistema si producen los efectos descritos en el art. 11, será abordada más adelante en esta sentencia.

**D. Sobre el ingreso al SEIA según el art. 10 letra h) de la ley N° 19.300 y art. 3° letra h.1.2) del RSEIA**

**VIGÉSIMO SÉPTIMO.** Para la Reclamante, el Proyecto se adecúa a la tipología prevista en el art. 3° h.1.2) del RSEIA, ya que debe ser considerado de "equipamiento", como tipología secundaria, toda vez que cumple con los elementos previstos en el art. 1.1.2. de la OGUC para tal categoría, por cuanto el Proyecto sirve para "habitar,

producir y circular" en Concepción. De este modo, y dado que se emplaza dentro un área declarada Zona Saturada, y considerando que la obra permite circular incorporándose a vías expresas, debe ingresar al SEIA. Agregó que el acto reclamado yerra al considerar la calle Chacabuco como una vía colectora y no como la vía expresa que requiere la tipología, pues desconoce que el Proyecto consiste en la construcción de una serie de obras que permiten que los vehículos provenientes de San Pedro de la Paz tengan conexión con Hualpén y Talcahuano (hacia el norte) y con Chiguayante y Hualqui (hacia el sur), lo cual da cuenta de una vía expresa, permitiendo conexiones intercomunales destinadas al desplazamiento de grandes volúmenes de tránsito, que en el caso concreto su proyección no es inferior a 5.000 vehículos diarios.

**VIGÉSIMO OCTAVO.** La SMA indicó, por su parte, que efectivamente el Proyecto se ubica en una Zona Saturada por MP 2,5. No obstante, agregó que para efectos de analizar la tipología en cuestión, el Plan Regulador Metropolitano de Concepción (PRMC) indica que la calle Chacabuco corresponde una vía colectora, y el Plan Regulador Comunal de San Pedro de la Paz (PRCSPP) define la avenida Pedro Aguirre Cerda -que conecta con ambos puentes- como vía troncal, pero no define a los puentes en sí bajo alguna clasificación. Respecto al plano del PRCSP, observa que la vía de los puentes es de tipo vía estructurante proyectada. Por otra parte, argumentó que para la SEREMI de Vivienda y Urbanismo (SEREMI MINVU) la obra civil "puente" no es, en sí misma, una obra que quede incluida en ninguno de los proyectos a que se refiere el literal h) del mencionado art. 3°, pues ninguna de las características que se indican se cumplen en la especie, ya que no deriva de un proyecto de loteo o de urbanización de vivienda o de equipamiento, como exige la norma.

**VIGÉSIMO NOVENO.** Al respecto, el literal h.2.1) del art. 3° del RSEIA señala que corresponde el ingreso al sistema de los "proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas", señalando el literal h.1. que se entenderá por proyectos inmobiliarios aquellos "loteos o conjuntos de viviendas que contemplen obras de edificación y/o urbanización, así como los proyectos destinados a equipamiento", y que presenten,

entre otras, las características del literal h.1.2), es decir, que den lugar a la incorporación al dominio nacional de uso público de vías expresas o troncales.

**TRIGÉSIMO.** De esta forma, y atendido que el Puente Bicentenario no corresponde a un loteo o conjunto de viviendas, se debe revisar si puede ser considerado como una obra de equipamiento, de acuerdo al literal h.1); para ello es necesario tener a la vista lo que indican las normas sectoriales en relación a este concepto y realizar una interpretación armónica de todas ellas. Así, el art. 1.1.2 de la OGUC expresa que el equipamiento corresponde a las *"construcciones destinadas a complementar las funciones básicas de habitar, producir y circular, cualquiera sea su clase o escala"*. En tanto, el art. 2.1.33 prevé que las clases de equipamiento se refieren a los conjuntos de actividades que genéricamente se señalan en ese artículo y que corresponden a las siguientes: científico, comercio, culto y cultura, deporte, educación, esparcimiento, salud, seguridad, servicios -en establecimientos destinados principalmente a actividades que involucren la prestación de servicios profesionales, públicos o privados- y social -en establecimientos destinados principalmente a actividades comunitarias, tales como: sedes de juntas de vecinos, centros de madres, clubes sociales y locales comunitarios-. Luego, su art. 2.1.36 determina las escalas de equipamiento según su carga de ocupación y la ubicación respecto de la categoría de vía que enfrentan. Finalmente, hay que considerar que, por otra parte, el art. 2.1.29 indica que las vías, estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc., son considerados infraestructura de transporte. De todas estas normas, se desprende que los puentes no están considerados en la OGUC como equipamiento ni como infraestructura de transporte.

**TRIGÉSIMO PRIMERO.** Respecto de esto último, el pronunciamiento de la SEREMI MINVU (fs. 433) presentado durante el procedimiento llevado a cabo por la SMA indicó, por una parte, que la obra civil "puente" no corresponde a las comprendidas en el literal h) del art. 3° del RSEIA, ni está contemplada en la LGUC ni en la OGUC, esto incluyendo la revisión del art. 2.3.2 de esta última que

define las vialidades. Agregó que no es posible asimilar los puentes al concepto de "vía" puesto que estas últimas se construyen sobre un terreno, en tanto que los primeros lo hacen sobre un curso de agua, quebradas o paso superior. Señaló que, sin perjuicio de lo anterior, los instrumentos de planificación territorial reconocen los puentes como parte de la red vial existente o proyectada ya que si bien son obras de distinta naturaleza, sirven para darle conectividad o continuidad a una o más vías. En tal contexto, el Puente Bicentenario es mencionado en los planos de vialidad del PRMC, en el PRCSP y en el Plan Regulador Comunal de Concepción (PRCC), asimilándose en todos ellos a una determinada categoría de vía, sólo con el objeto de dar continuidad a éstas, por lo que se le atribuyen determinadas características de acuerdo a su función de conector de vialidades. Así, según se indica en ese pronunciamiento, conforme al PRMC vigente, el puente en cuestión se asimila, sólo para los efectos de conectividad ya mencionados, a una vía troncal. Por otra parte, a fs. 428 consta oficio Ord. N° 19697, de 18 de octubre de 2019, de la I. Municipalidad de San Pedro de la Paz, que señala que el Puente Bicentenario no se encuentra dentro de su trama vial, por lo que no está definido el tipo de vía a la que corresponde. En tanto, la I. Municipalidad de Concepción a través del Ord. N°1939-C-19, de 27 de septiembre de 2019, señala que el Puente Bicentenario (O Puente Chacabuco según el PRCC) corresponde a una vía colectora.

**TRIGÉSIMO SEGUNDO.** Que, de lo analizado hasta ahora se desprende que no es posible considerar al Proyecto en estudio como equipamiento, ya que consiste en la ejecución de una obra civil denominada "puente"; obra que no se ajusta a la caracterización, a las clases ni a las escalas de equipamiento previstas en la OGUC. De esta forma, se vuelve irrelevante, para efectos de determinar si procede el ingreso al SEIA por la tipología prevista en el art. 3°, letra h.2.1), si su construcción da lugar a la incorporación al dominio nacional de uso público de vías expresas o troncales, ya que el Puente Bicentenario no es un proyecto de equipamiento. En consecuencia, y atendidas las consideraciones expuestas, las alegaciones sobre esta materia también serán rechazadas.

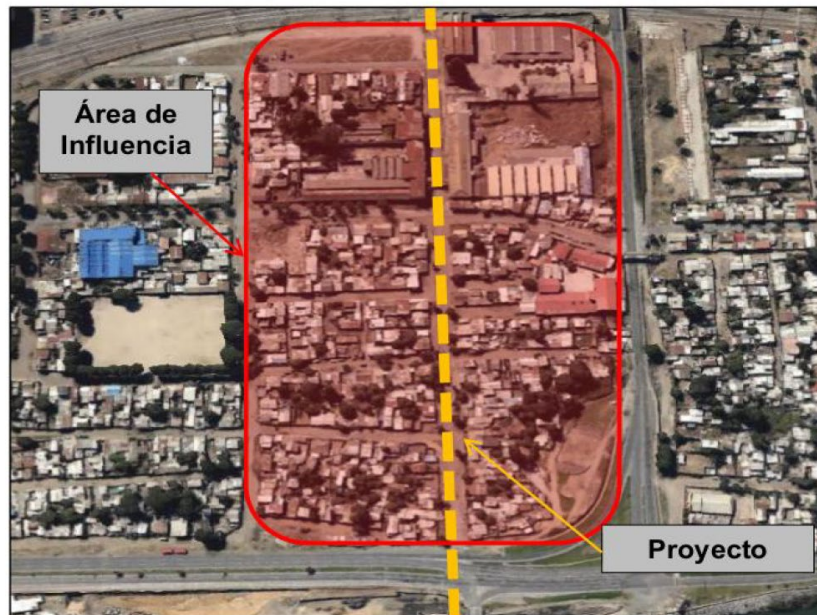
**E. Sobre el rechazo de la denuncia por incumplimiento de la norma de emisión de ruido**

**TRIGÉSIMO TERCERO.** Sobre este punto, la Reclamante indicó que la denuncia presentada relativa al incumplimiento de la norma de emisión de ruido fue rechazada, pese a reconocerse eventos de trabajo fuera de horario, ya que no fue posible constatar la superación de los parámetros normados. Agregó que no es procedente el reproche que hace la SMA, sobre la omisión de los antecedentes mínimos para determinar el domicilio del receptor de los ruidos denunciados, ya que, dicha denuncia se efectuó pidiendo su acumulación a la denuncia signada ID 115-VIII-2019, por tratarse de los mismos denunciantes y proyecto involucrado, constando en aquellos antecedentes la individualización, domicilio y demás antecedentes necesarios para contactarlos. Agregó que la SMA no tuvo en cuenta la población con características de vulnerabilidad en el área, y que los ruidos emitidos incumplen los arts. 75 y 78 del D.S. N° 594, de 1999, del Ministerio de Salud, que determinan los tiempos máximos de exposición de las personas al ruido.

**TRIGÉSIMO CUARTO.** Para la Reclamada, la indicación de domicilio de los denunciantes era necesaria porque la emisión de ruidos se mide en el receptor. Agregó que si bien los interesados en la denuncia ID N°15-VIII-2020 son los mismos que aquellos individualizados en la denuncia ID N°115-VIII-2019, y siendo más de uno los denunciantes (9 denunciantes), la SMA no tenía cómo inferir cuál era el domicilio específico afectado por el ruido. En razón de lo anterior, realizó mediciones en las afueras de las dependencias de la fuente emisora en el transcurso de ocho días desde la recepción de la denuncia, y no se detectó incumplimiento de la norma de emisión en fiscalizaciones diurnas y nocturnas. Preciso la SMA que las mediciones debieron ser anuladas por el nivel de ruido de fondo diurno y que, en la medición nocturna, el ruido de fondo por sí solo superó el límite establecido, aun cuando en esa ocasión no hubo faenas del puente. De esta forma, informó la SMA, en las mediciones efectuadas, el ruido de fondo que se registró en la zona de impacto de las obras, presentó un rango de 53 a 71 dB[A]. Además, la SMA reportó que, del examen de información, la faena nunca trabajó fuera de horario regular,

excepto el 31 de enero de 2020. Considerando que no se establecieron incumplimientos, la SMA concluyó que no corresponde efectuar la ponderación de riesgo sobre receptores sensibles.

**TRIGÉSIMO QUINTO.** Respecto de las emisiones de ruido en el área denunciada, consta en el expediente el documento denominado "Reporte Técnico R-012-17 Monitoreo Acústico de Obras de Construcción Puente Bicentenario. Medición N° 1. Línea de Base" (fs. 211), el que contiene los resultados y evaluación de las mediciones de ruido efectuadas en situación de línea de base -sin obras de construcción-, durante el mes de febrero de 2017, en el sector Aurora de Chile. En la figura que se aporta a continuación, se representa el área de estudio (fs. 215).



**Figura N°3: Representación del área identificada como receptora de ruidos para el Proyecto. Fuente: "Reporte técnico R-012-17 Monitoreo acústico de obras de construcción Puente Bicentenario Medición N°1. Línea Base", fs. 215.**

Dentro de dicha zona, se ubicaron diversos puntos de medición de ruido, los que se representan en la imagen siguiente:





Figura N°4: Ubicación de los puntos de medición de ruido en el área de influencia del Proyecto. Fuente: "Reporte técnico R-012-17 Monitoreo acústico de obras de construcción Puente Bicentenario Medición N°1. Línea Base", fs. 216.

En estos puntos se registró el nivel de presión sonora sin las emisiones del Proyecto. Los valores registrados en esa oportunidad se representan en la siguiente tabla:

Tabla N°3: Valores de ruido de fondo de línea de base, presentes en la zona de construcción del Puente Bicentenario.

Posición	Línea Base (Ruido de Fondo) dB (a)
P1	69
P2	55
P3	53
P4	67
P5	71
P6	63

Fuente: "Reporte técnico R-012-17 Monitoreo acústico de obras de construcción Puente Bicentenario Medición N°1. Línea Base", fs. 217.

**TRIGÉSIMO SEXTO.** Enseguida, a fs. 236, consta el informe de la SMA de la medición de ruido efectuada el 18 de febrero de 2020, a propósito de las denuncias. Según se desprende de la figura incorporada a fs. 237, se midió en el punto más cercano a las obras, que se identificó como "Receptor 1". Dicha figura se

presenta a continuación.



**Figura N°5: Ficha de georreferenciación de medición de ruido a través de imagen satelital incorporada en reporte técnico decreto supremo N°35/11 del MMA. Fuente: "ficha de información de medición de ruido", fs. 237.**

**TRIGÉSIMO SÉPTIMO.** Luego, a fs. 244 se presenta el resultado de la evaluación de ruido, de los cuales se desprende que el ruido de fondo en dicho receptor en horario diurno (58 dBA) se acerca al límite establecido en la Norma (60 dBA), lo que genera una medición nula al haber una diferencia de menos de 3 dB (A) entre ambos valores. Lo mismo ocurre con la emisión de ruido nocturno, donde la medición (53 dBA) superó el límite establecido (45 dBA) para dar cumplimiento al D.S. N° 38/2011. Según consta en autos (fs. 239 y 242), las actividades de fiscalización de esta actividad se realizaron entre las 15:00 y las 15:20 hrs para el horario diurno y las 20:40 y 21:40 hrs., para el horario nocturno del día indicado, y se observó que las actividades diurnas de construcción fueron esporádicas y que no se observaron actividades en horario nocturno.

**TRIGÉSIMO OCTAVO.** Con posterioridad, el 26 de marzo de 2020, mediante la Resolución Exenta OBB. N°16, la SMA requirió al MOP información de las actividades de construcción realizadas durante los meses de enero y febrero. En la respuesta entregada, se acompañó un informe de los trabajos ejecutados en jornada diurna, es decir de lunes a viernes de 8:00 a 18:00 hrs. y los sábados de 8:00 a 13:00 horas en sector Aurora de Chile, durante los meses de enero y febrero del año 2020. En este periodo, en una de las obras que considera el Proyecto, sólo el día 13 de febrero se extendió la

jornada de trabajo hasta las 22:30 hrs.; en tanto, en la otra obra, sólo el día 31 de enero de 2020, se extendió la jornada con horario de salida más tarde, hasta las 21:30 hrs.

**TRIGÉSIMO NOVENO.** De este modo, se observa que, contrario a lo que indica la Reclamante, la SMA atendió la denuncia efectuada por eventuales infracciones a la norma de emisión en cuestión, realizando fiscalizaciones en horario diurno y nocturno dentro de los ocho días luego de recibida la denuncia. No obstante, la medición de ruido llevada a cabo no puede considerarse válida a consecuencia del ruido de fondo existente en el área en ambas situaciones. Adicionalmente, se constata que esta situación ya era verificable el año 2017 (tabla N° 3), al haberse reportado valores de línea de base de ruido mayores o iguales al límite establecido por la Norma de Ruido para las zonas residenciales, cuyo valor diurno corresponde a 55 dB (A).

**CUADRAGÉSIMO.** Así, no se verifica que la SMA haya omitido la realización de actividades de fiscalización a consecuencia de no conocer los domicilios específicos de los denunciados, si no que se advierte que, a pesar de este hecho, la autoridad igualmente se constituyó en la población Aurora de Chile y desarrolló mediciones en el domicilio más cercano a la fuente de ruido, así como también solicitó al MOP información respecto de las actividades de construcción, para conocer si la ejecución de las obras del Proyecto tenía la potencialidad de afectar a los vecinos en los horarios fuera de la jornada establecida. Al respecto, sólo se verificaron dos días en que cada una de las faenas se extendieron de manera excepcional hasta la noche, correspondiendo a situaciones puntuales y no a la existencia de una práctica riesgosa para la salud de la población.

**CUADRAGÉSIMO PRIMERO.** Finalmente, como las actividades de fiscalización ambiental realizadas por la SMA no permitieron establecer la vulneración de lo dispuesto en el D.S. N° 38/2011; no corresponde analizar la especial situación de vulnerabilidad en la que se encontrarían algunos vecinos de la población Aurora de Chile frente a supuestas infracciones normativas por superación de la norma de emisión, ya que el análisis de los riesgos para la salud o del número de personas afectadas se lleva a cabo tras

verificarse el incumplimiento, lo que en este caso no ocurrió. Adicionalmente a lo ya razonado, se debe tener presente que las supuestas vulneraciones a lo dispuesto en el D.S. N°599/1994, resultan de competencia de la Autoridad Sanitaria, conforme prevé el art. 131 del mismo reglamento, por lo que las eventuales deficiencias en su control, no pueden ser reprochadas a la SMA. Por todos estos motivos, la alegación de la Reclamante sobre esta materia debe rechazarse.

**F. Sobre si resulta aplicable lo dispuesto en los arts. 11 y 11 bis de la ley N° 19.300**

**CUADRAGÉSIMO SEGUNDO.** La Reclamante alegó que son aplicables los arts. 11 y 11 bis de la ley N° 19.300. El art. 11 de la ley N° 19.300 es aplicable, indicó, a partir de la interpretación de la Excma. Corte Suprema, en la sentencia Rol N° 15.499-2018, de 24 de diciembre de 2018, resultando en que el Proyecto debe ingresar al SEIA porque produce los efectos del art. 11 letra b) de la ley N° 19.300, al causar alteraciones morfológicas en las especies hidrobiológicas cuyo hábitat es el río, y principalmente, porque produce los efectos del art. 11 letra c) de la ley N° 19.300, al causar la relocalización de los Reclamantes. Al respecto, no sería efectivo lo que indica la Resolución Reclamada, acerca de que este efecto no está vinculado al Proyecto, sino a la ejecución de proyectos a cargo del MINVU, que tiene su origen en la década de los 90. Por su parte, señaló que el art. 11 bis de la ley N° 19.300 resulta aplicable pues el Proyecto ha sido fraccionado en su diseño, resultando en que para la SMA no sea una autopista, por no estar diseñado para la velocidad de circulación de 120 km/h y por no poseer en su construcción dos o más pistas unidireccionales separadas físicamente por una mediana. Sin embargo, alegó que este cumple la misma utilidad y uso que una autopista, pero el Titular, para burlar el ingreso al SEIA, en vez de instalar una mediana entre las pistas prefirió separar los dos puentes, reducir su velocidad y direccionar cada puente en sentido contrario. Además, agregó, porque el Proyecto no haría dragado de material, indicando que la supuesta disposición final del material se hizo en el mismo río.

**CUADRAGÉSIMO TERCERO.** La SMA, por su parte, alegó que no son aplicables los arts. 11 y 11 bis de la ley N° 19.300. Respecto de la primera norma, porque la interpretación correcta está referida a que el Proyecto cumpla con alguna de las tipologías del art. 10 de la ley N° 19.300, para luego analizar si aplica su art. 11. Respecto de la segunda, porque se abordó el Proyecto en su totalidad, tal como dispuso la sentencia de la causa rol N° R-76-2018, por lo que no existe una división para eludir el ingreso al SEIA o variar el instrumento.

**CUADRAGÉSIMO CUARTO.** A juicio del Tribunal, la SMA interpreta correctamente la Ley N° 19.300, la que en su art. 10 establece las tipologías de proyectos o actividades que requieren ingresar obligatoriamente al SEIA; en tanto que en su art. 11 prevé que los proyectos o actividades listados en su art. 10 requerirán ingresar al SEIA por la vía de un Estudio de Impacto Ambiental en el caso de que generen o presenten alguno de los efectos, características o circunstancias indicadas en este último artículo. En ese entendido, la aplicabilidad de lo dispuesto en el art. 11 queda sujeta a que el proyecto o actividad, en primer lugar, se ajuste a alguna de las tipologías descritas en el art. 10.

**CUADRAGÉSIMO QUINTO.** En el caso en estudio, se ha establecido en los Considerandos 4° a 11° de este acto que las características del proyecto Puente Industrial permiten verificar el cumplimiento de los elementos necesarios para configurar la causal de ingreso prevista en el literal a.3) del art. 3° del RSEIA, por cuanto considera entre sus obras, partes o acciones el dragado de material desde un cuerpo de agua, en volúmenes que superan los umbrales establecidos en esa norma. En tales circunstancias, corresponde que el Proponente del Proyecto ingrese al SEIA. En cuanto a la vía de ingreso, el art. 4° del RSEIA indica que *"el titular de un proyecto o actividad que se someta al SEIA, lo hará presentando una Declaración de Impacto Ambiental, salvo que dicho proyecto o actividad genere o presente alguno de los efectos, características o circunstancias contemplados en el artículo 11 de la Ley y en los artículos siguientes de este Título, en cuyo caso deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental"*.

**CUADRAGÉSIMO SEXTO.** Que, la Reclamante alegó en su presentación

que el Proyecto genera los efectos del art. 11 letra b) de la ley N° 19.300, al causar alteraciones morfológicas en las especies hidrobiológicas cuyo hábitat es el río, y que produce los efectos del art. 11 letra c) de la ley N° 19.300, al causar la relocalización de habitantes de la Población Aurora de Chile. En cuanto a lo primero, debe indicarse que si bien consta que el Proyecto realiza actividades al interior del río Biobío y que de eso se infiere que se pueden producir efectos sobre los ecosistemas presentes en dicho cuerpo de agua, no es posible para el Tribunal, con los antecedentes del expediente de autos, verificar si la extensión, magnitud o duración de estos últimos son suficientes como para generar impactos ambientales significativos en los términos que se alegan. Del mismo modo, tampoco consta en el expediente elementos de juicio suficientes que permitan determinar si la eventual reubicación de los habitantes de la población Aurora de Chile se produce sólo a consecuencia de la ejecución del Proyecto en análisis, si se deriva únicamente del proyecto del MINVU, o si es consecuencia de ambas iniciativas. En tal entendido, y habiéndose razonado que existe para el Proponente la obligación de ingresar al SEIA; le corresponderá, en su oportunidad, recabar la información necesaria para describir tales impactos y proponer un plan de medidas de mitigación, compensación o reparación apropiadas para hacerse cargo de estos, como exige el art. 62 del RSEIA para la calificación favorable en los casos en que se tramite un EIA. De otro modo, deberá presentar los antecedentes necesarios que justifiquen la inexistencia de los efectos ambientales significativos previstos en el art. 11 que pueden dar origen a la necesidad de efectuar un Estudio de Impacto Ambiental, como exige el art. 12 bis de la ley N° 19.300 en el caso de las DIA.

**CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO.** En cuanto al fraccionamiento de proyectos establecido en el art. 11 bis de la ley N° 19.300, conforme a los Reclamantes, éste se configuraría por cuanto el Titular habría separado ambos puentes, en vez de instalar una mediana, además de reducir su velocidad y direccionar cada puente en sentido contrario, sin hacer mención a la falta de consideración de alguno de los elementos distinguidos en la sentencia recaída en la causa Rol R-76-2018, la que estableció en su Considerando 7° que el

Proyecto corresponde "al Puente Bicentenario considerado en su totalidad; lo que incluye las obras destinadas a la construcción del Puente Poniente y del Puente Oriente, de las obras de acceso a estos, y las obras de iluminación, paisajismo, seguridad vial y semaforización".

**CUADRAGÉSIMO OCTAVO.** Ahora bien, en ese entendido, debe indicarse que el Proyecto que se ha revisado en esta oportunidad por la SMA y en la presente sentencia, efectivamente, tiene en cuenta dentro de sus obras, partes o acciones, la construcción de ambos puentes y sus demás características, y, luego de realizado el análisis de la tipología indicada, se ha estimado que no cumple con los elementos requeridos para efectos de configurar la tipología prevista en el literal e.7) del art. 3° del RSEIA.

**CUADRAGÉSIMO NOVENO.** Habiéndose determinado, entonces, que no se verifica el ingreso al SEIA por el sólo mérito de los efectos que un proyecto o actividad genera, y que no se detecta fraccionamiento, estas alegaciones serán también rechazadas.

**G. Sobre la oportunidad de la medida cautelar.**

**QUINCUAGÉSIMO.** Finalmente, la Reclamante cuestionó la falta de oportunidad en la dictación, por parte de la SMA, de la resolución de las medidas provisionales solicitadas, en tanto que la SMA indicó que dichas medidas no fueron dictadas, ya que no se determinó la existencia de una infracción ni se configuró una causal de ingreso.

**QUINCUAGÉSIMO PRIMERO.** Al respecto, consta en el expediente que con fecha 2 de octubre de 2019, la Reclamante presentó, junto con la denuncia posteriormente signada con el N° 115-VII-2019, una solicitud de medidas provisionales previstas en el art. 48 letras a), c) y d) de la LOSMA, por estimar que el Proyecto genera efectos significativos sobre los sistemas de vida y costumbres de los habitantes de la Población Aurora de Chile (fs. 293). Posteriormente, la SMA, el día 18 de octubre de 2019, informó a la denunciante el ingreso de su denuncia al sistema de seguimiento (fs. 326), así como la realización de nuevos análisis necesarios para su resolución; y paralelamente, continuó ejecutando actividades de fiscalización, relacionadas principalmente con la

solicitud y recepción de información a los organismos participantes en el desarrollo del Proyecto, además de las inspecciones realizadas con el objetivo de verificar eventuales incumplimiento al D.S. N° 38/2011. En relación a las medidas provisionales, señaló que acorde al art. 48 de la LOSMA y el art. 32 de la ley N° 19.880, éstas podrían ser decretadas, siempre y cuando se estime que existe mérito suficiente para aquello. Tras esto, el 26 de diciembre de 2019, la Reclamante solicitó a la SMA certificar que el requerimiento ingresado no había sido resuelto dentro del plazo legal (fs. 327). Luego, el 9 de enero de 2020, pidió cuenta respecto de dicha solicitud de certificación (fs. 438). A continuación, el 10 de febrero de 2020, la Reclamante presentó una nueva denuncia en razón de los ruidos provenientes de las actividades del Proyecto (fs. 123), reiterando la solicitud de medida provisional en los mismos términos que en el requerimiento de octubre de 2019 (fs. 130). Respecto de esta última solicitud, la SMA tomó conocimiento de la denuncia efectuada, y además, comunicó que no identificó una hipótesis de riesgo ambiental asociada a un daño inminente para el medio ambiente o la salud de las personas, agregando que mantendría un monitoreo constante de la situación (fs. 135). Finalmente, a fs. 464, mediante el Memorándum N° 39069/2020, de 14 de agosto de 2020, la Oficina Regional de la SMA en la Región del Biobío remitió al Fiscal (S) de ese organismo el Informe de Fiscalización Ambiental del "Puente Bicentenario" -nueva revisión del DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-, respecto a las denuncias SIDEN 115-VIII-2019 y 15-VIII-2020. Con posterioridad a esa actuación, con fecha 5 de abril de 2021, se dictó el acto reclamado, en el cual se determinó, respecto de lo solicitado en este punto por la Reclamante, que los efectos adversos que puedan estar sufriendo los vecinos de Aurora de Chile a consecuencia de situaciones de reasentamiento y posibles afectaciones a la salud de las personas, no se derivan de la construcción del Puente Bicentenario.

**QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO.** Que, en este contexto, la Reclamante realiza un reproche sobre la actuación de la SMA en relación a la excesiva demora en el rechazo de las medidas provisionales solicitadas, toda vez que estima que el pronunciamiento en orden a rechazar o acoger debió emitirse de forma más oportuna. Sobre este



punto, en primer término, se verifica que hubo un retraso de casi ocho meses entre la última actuación en el expediente hasta la dictación de la Resolución Reclamada, que, entre otros aspectos, resolvió de forma definitiva la improcedencia de las medidas solicitadas. Sin perjuicio de lo anterior, también se debe considerar que, como se consignó en el considerando anterior, la SMA se pronunció respecto de la solicitud de medidas provisionales en dos oportunidades previas. En efecto, por una parte, luego de ser solicitadas tales medidas, la SMA señaló que éstas podrían ser decretadas si se determinara que existe mérito suficiente para aquello; más tarde, una vez recibida la denuncia por infracción al D.S. 38/2011, en el mes de febrero de 2020, la misma SMA informó a la denunciante, con fecha 23 de marzo de 2020, que no identificó una hipótesis de riesgo ambiental asociada a un daño inminente para el medio ambiente o la salud de las personas, exigencias que se relacionan directamente con la procedencia de medidas provisionales, agregando que mantendría un monitoreo constante de la situación.

**QUINCUAGÉSIMO TERCERO.** A partir de las actividades de fiscalización realizadas con posterioridad a la denuncia por ruidos, no se identificó una hipótesis de riesgo ambiental asociada a un daño inminente para el medio ambiente o la salud de las personas. En tal sentido, aclara el informe presentado en autos por la Reclamada que, como no fue detectada en ese momento la comisión de una hipótesis infraccional, la SMA no estimó procedente la dictación de medidas provisionales por no verificarse el requisito de humo de buen derecho (fs. 117). Tras todo ello, la SMA realizó una serie de actividades de fiscalización con posterioridad a la presentación de las denuncias de la Reclamante, todas ellas encaminadas a obtener información respecto de si el Proyecto se encontraba en alguna hipótesis de elusión al SEIA o había generado incumplimientos normativos. Del resultado de éstas, la autoridad ambiental no detectó la existencia de elementos de juicio que dieran luces para estimar que las denuncias de la Reclamante por reasentamiento, afectación a los sistemas de vida y costumbres y riesgos a la salud de la población se vincularan a la ejecución del Proyecto (fs. 492). Por todo lo anterior, la

alegación de la reclamante debe ser rechazada.

**QUINCUAGÉSIMO CUARTO.** Finalmente, y tal como se indicó en los Considerandos 4° a 11° de esta sentencia, ha quedado establecido que en el caso del Proyecto se configura la tipología de ingreso prevista en el literal a.3) del art. 3° del RSEIA, lo que implica que el Proyecto se ha ejecutado, a la fecha, sin contar con una resolución de calificación ambiental favorable, siéndole ésta exigible. Ante la constatación de estos hechos, corresponde que la SMA ponga en ejercicio las facultades sancionadoras otorgadas por la LOSMA en el art. 35 letra b) de su Ley Orgánica y/o las facultades correctivas que le confiere dicha Ley en su art. 3°, letra i). En virtud de lo anterior, no procede que el Tribunal ordene la paralización de las obras ni el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

En tal contexto, la SMA también podrá verificar si se cumplen los presupuestos que, conforme al art. 48 de la LOSMA, deben concurrir para la dictación de medidas provisionales. Para esos efectos, la SMA deberá tener presente que, conforme al art. 7° de la ley N° 19.880, existe el deber de actuar con celeridad en el procedimiento administrativo, que mandata a hacer expeditos los trámites que debe cumplir el expediente. Por último, cabe precisar que, en el caso de estimar que concurren los requisitos para ello, las medidas en comento podrán ser decretadas de oficio, en cualquier etapa del procedimiento.

**Y TENIENDO PRESENTE,** además, lo dispuesto en los arts. 17 N°3, 18 N°3, 20, 25, 27, y ss. de la Ley N° 20.600; arts. 35, letra b), 36, 40, 48, y 56 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, arts. 8, 10, letras a), e), h), e i), 11 y 11 bis de la Ley N° 19.300; art. 3°, letras a.3), a.4), e.7), h.1.2), e i.5.2) del D.S. N° 40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente; normas aplicables de la Ley N° 19.880; 158, 160, 161 inciso 2°, 164, 169, 170 y 254 del Código de Procedimiento Civil; el Auto Acordado de la Excm. Corte Suprema de Justicia sobre la forma de las sentencias, de 30 de septiembre de 1920; y las demás disposiciones pertinentes;

**SE RESUELVE:**

- 1° **Acoger parcialmente** la Reclamación de fs. 1 y ss. en contra de la Res. Ex. N° 767, de 5 de abril de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente, por lo dispuesto en los Considerandos 4° a 11° de esta sentencia, la que, en consecuencia, se anula, por no ser conforme a la normativa vigente.
- 2° **Ordenar** a la SMA la reapertura del procedimiento administrativo de tramitación de la denuncia de la Sra. Daiy y otros, determinando si procede requerir el ingreso al SEIA, iniciar un procedimiento sancionatorio, o ejercer ambas atribuciones.
- 3° **Rechazar** la solicitud de paralizar y requerir directamente el ingreso, por ser ésta una competencia radicada en la SMA.
- 4° No condenar en costas a la Reclamada, por haber tenido motivo plausible para litigar y no haber sido totalmente vencida.

Pronunciada por el Ilustre Tercer Tribunal Ambiental, integrado por los Ministros Sr. Iván Hunter Ampuero, Sra. Sibel Villalobos Volpi, y Sr. Jorge Retamal Valenzuela.

Redactó la sentencia la Ministra Sra. Sibel Villalobos Volpi.

Autoriza el Secretario Abogado del Tribunal, Sr. Francisco Pinilla Rodríguez.

En Valdivia, a veintiocho de junio de dos mil veintidós, se anunció por el Estado Diario.