

ARCHIVA DENUNCIAS PRESENTADAS POR DOÑA PAULA ANDREA VILLEGAS HERNÁNDEZ, EN REPRESENTACIÓN DE ANA MARÍA DALY ALMENDRA Y OTROS, DE FECHAS 22 DE AGOSTO DE 2017, 02 DE OCTUBRE DE 2019 Y 10 DE FEBRERO DE 2020.

RESOLUCIÓN EXENTA N°767

SANTIAGO, 5 de abril de 2021

VISTOS:

Lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley N°20.417, que fija la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante "LOSMA"); en la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en la Ley N°20.600, que Crea los Tribunales Ambientales (en adelante, "Ley N°20.600"); en el Decreto Supremo N°40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "RSEIA"); en el Decreto Supremo N°38, de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente, que Establece Norma de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que Indica (en adelante, "D.S. N°38/2011 MMA"); en la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N°19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en la Ley N°18.834, que Aprueba Estatuto Administrativo; en el Decreto con Fuerza de Ley N°3, de 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N°2516, de 21 de diciembre de 2020, que fija organización interna de la Superintendencia del Medio Ambiente; en el Decreto N°31, de 2019, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra Superintendente; en la Resolución Exenta RA N°119123/129/2019, de 2019, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que nombra Fiscal; en la Resolución Exenta N°2563, de 2020, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que establece orden de subrogancia para el cargo de Jefe/a del Departamento Jurídico de la Superintendencia del Medio Ambiente; y en la Resolución N°7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

1° Que, la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante "SMA" o "Superintendencia") fue creada para ejecutar, organizar y coordinar el seguimiento y fiscalización de las Resoluciones de Calificación Ambiental, de las medidas de los Planes de Prevención y, o de Descontaminación Ambiental, del contenido de las Normas de Calidad Ambiental y Normas de Emisión, y de los Planes de Manejo, cuando corresponda, y de todos aquellos otros instrumentos de carácter ambiental que establece la ley, así como imponer sanciones en caso que se constaten infracciones de su competencia.

2° Que, junto con lo anterior, los literales i) y j) del artículo 3° de la LOSMA, señalan que dentro de las funciones y atribuciones de esta Superintendencia se encuentra la de requerir, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de proyectos o

actividades o sus modificaciones que conforme al artículo 10 de la Ley N°19.300, debieron someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante “SEIA”) y no cuenten con una resolución de calificación ambiental, para que sometan a dicho sistema el Estudio o Declaración de Impacto Ambiental correspondiente.

3° Que, dentro de las competencias de la SMA, también se encuentra la posibilidad de dictar medidas provisionales con el objetivo de evitar un daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, las cuales se encuentran reguladas en el artículo 48 de la LOSMA y el artículo 32 de la Ley N°19.880.

4° Que, por otra parte, el D.S. N°38, de 2011 del Ministerio del Medio Ambiente, establece los niveles máximos permisibles de presión sonora corregido a los que se puede exponer a la población, así como los instrumentos y procedimientos de medición para la obtención del mismo. En el artículo 20 de aquel cuerpo normativo, se indica que la fiscalización de su cumplimiento corresponderá a la SMA.

5° Que, por su parte, el artículo 21 de la LOSMA dispone que *“cualquier persona podrá denunciar ante la Superintendencia el incumplimiento de instrumentos de gestión ambiental y normas ambientales (...)”*. Al respecto, el inciso 3° artículo 47 del mismo cuerpo legal, señala que las *“denuncias de infracciones administrativas deberán ser formuladas por escrito a la Superintendencia, señalando el lugar y fecha de presentación, y la individualización completa del denunciante, quien deberá suscribirla personalmente o por su mandatario o representante habilitado”*. Más adelante el inciso 4° de la referida disposición establece que la denuncia *“(...) originará un procedimiento sancionatorio si a juicio de la Superintendencia está revestida de seriedad y tiene mérito suficiente. En caso contrario, se podrá disponer la realización de acciones de fiscalización sobre el presunto infractor y si ni siquiera existiere mérito para ello, se dispondrá el archivo de la misma por resolución fundada, notificando de ello al interesado”*.

I. DENUNCIAS Y ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN.

6° Que, con fecha 22 de agosto de 2017, doña Paula Andrea Villegas Hernández (en adelante, “denunciante”), en representación de ciudadanos de la Población Aurora de Chile, presentó una denuncia ante la SMA, en contra del denominado proyecto Puente Chacabuco o Bicentenario, cuyo titular es el Ministerio de Obras Públicas (en adelante, “titular”), señalando que este se estaría ejecutando sin contar con evaluación de su impacto ambiental y, en consecuencia, se estaría infringiendo las normas del artículo 10 de la Ley N°19.300 y el artículo 3° del RSEIA.

7° Que, a mayor abundamiento, la denunciante señaló en su presentación que el proyecto se trata de un conjunto de dos puentes separados por casi 10 metros, cada uno doble calzada bidireccional, junto a una ciclovía y una vía peatonal, que se emplazaría sobre el río Biobío y que conectaría a las comunas de Concepción y San Pedro de la Paz. Además, alega en su presentación que el proyecto se estaría ejecutando sin contar con evaluación de su impacto ambiental; que su ejecución implicaría una vulneración a lo estipulado en el artículo 11 y 11 bis de la Ley N°19.300, por la generación de los efectos, características y circunstancias

establecidas en la letra b) y e); y por el eventual fraccionamiento de proyecto, respectivamente. Asimismo, indicó que el proyecto por su naturaleza se ajustaría al artículo 3, letra a.4) y e) del RSEIA.

8° Que, la denunciante solicitó que, en virtud a los argumentos mencionados, se instruya un procedimiento sancionatorio en contra el titular del proyecto procediendo a la formulación de cargos. Igualmente, solicitó que conforme al artículo 48 de la LOSMA, se decretara como medida provisional la clausura temporal total de las faenas de construcción a fin de evitar un daño inminente al medio ambiente o acrecentar el ya ocasionado.

9° Que, cabe precisar que el denominado proyecto Puente Chacabuco o Bicentenario, consiste en la construcción del puente oriente, la terminación del puente poniente, la construcción de los accesos para ambos puentes y la ejecución de los proyectos complementarios asociados a toda obra urbana, realizado mediante dos empresas constructoras distintas -luego del término anticipado de uno de los contratos-, correspondiendo así a las denominadas licitaciones “Reposición sobre el río Biobío, Puente Bicentenario Oriente y Poniente, sector Concepción-San Pedro de la Paz, tramo río Biobío, comunas de Concepción y San Pedro de la Paz, provincia de Concepción, región del Biobío”; y “Terminación reposición Puente sobre río Biobío, Puente Bicentenario Oriente y Poniente, sector Concepción - San Pedro de la Paz, tramo río Biobío, comunas de Concepción y San Pedro de la Paz, provincia de Concepción, región del Biobío”.

A mayor detalle, el actual proyecto corresponde a la terminación del contrato de reposición del puente sobre el río Biobío, esto tanto para el Puente Bicentenario oriente como para el poniente, que considera en términos generales la ejecución de los saldos de obras asociadas a: Puente Bicentenario poniente; desmontaje del Puente Mecano; terminación del Puente Bicentenario oriente; terminación de obras de Lazo 1 Norte; construcción de Ramal 1 Sur; construcción de Lazo 3 Norte; construcción de Paso Superior Costanera; construcción de Paso Superior San Pedro; accesos Viales Norte y Sur; obras de iluminación, paisajismo, seguridad vial, cambios de servicios y semaforización. Además, el proyecto se encuentra inserto en un área contemplada en los Planes Reguladores tanto comunales de Concepción y San Pedro de la Paz, como del metropolitano de Concepción.

10° Que, con fecha 20 de septiembre de 2017, mediante la Resolución Exenta N°30, la SMA requirió información a la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de la región del Biobío (en adelante “Seremi de Obras Públicas”) respecto del proyecto Puente Bicentenario, instruyendo la forma y modo de presentarla. En particular, se solicitó un informe escrito del proyecto con la siguiente información:

- I. La descripción de las partes, obras y actividades del actual proyecto en construcción (puente oriente), junto a las fases del proyecto ya construidas (puente poniente);
- II. Planos de las vías y obras involucradas en el proyecto;
- III. Actividades y obras de modificación del cauce del río Biobío, asociadas al proyecto, incluyendo el volumen (en m³) de material arenoso fluvial que ha sido utilizado o removido en el cauce;
- IV. Cronograma de la construcción del proyecto para todas sus fases, incluyendo aquellas obras ya construidas; e

V. Informe o proyecto técnico respecto de posibles reasentamientos de comunidades, que se encuentran ubicadas en las líneas de intervención que ha sido diseñadas para las vías de acceso hacia los puentes oriente y poniente, en relación a aquellas viviendas ubicadas en el sector denominado Aurora de Chile.

11° Que, con fecha 16 de octubre de 2017, mediante el oficio Ord. N°669, la Seremi de Obras Públicas, respondió y envió los antecedentes solicitados por esta Superintendencia, referente a la construcción del Puente Bicentenario.

12° Que, habiéndose analizado la seriedad y mérito de la denuncia, con fecha 23 de octubre de 2017, mediante el oficio Ord. OBB. N°309 de esta Superintendencia, se informó a la denunciante el ingreso de su denuncia al sistema de seguimiento de la SMA, asignándole el número **ID 119-VII-2017**, agregando que se realizó un requerimiento de información al titular del proyecto.

13° Que, con fecha 14 de junio de 2018, mediante el oficio Ord. OBB. N°234, esta Superintendencia requirió información sobre el proyecto al Director Regional de Vialidad de la región del Biobío (en adelante, "Dirección de Vialidad"), solicitando remitir la siguiente información:

I. Antecedentes técnicos con el cual se realizó el análisis del artículo 10 de la Ley N°19.300, para el proyecto Puente Chacabuco o Bicentenario;

II. Documentación o antecedentes incluyendo las bases de licitaciones y planos que expliquen el proyecto en detalle, indicando la fecha de inicio y sus diferentes etapas;

III. Información en relación a los métodos constructivos de cepas y pilotes de todas las obras del puente con documentación técnica o estudios topográficos de las islas de construcción y, o estudios topográficos y volumétricos de la obra de extracción de áridos;

IV. Copia del Plan de manejo ambiental aplicado por la actual constructora;

V. Documentación o antecedentes referentes a los permisos sectoriales de las obras del puente en relación al Código de aguas por las defensas fluviales de los accesos norte y sur del puente; y

VI. En relación al empalme desde el puente Bicentenario con la Av. Chacabuco y el tramo de la calle Andrés Bello, de la Población Aurora de Chile, indique si el actual proyecto en construcción contempla realizar esta obra y en tal sentido, indicar la metodología o proceso de la expropiación de terrenos junto con el cronograma a ejecutar.

14° Que, con fecha 22 de junio de 2018, mediante el oficio Ord. OBB N°242 esta Superintendencia requirió información sobre el proyecto al Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la región del Biobío (en adelante, "Seremi de Vivienda y Urbanismo"). En particular, se solicitó la siguiente información:

I. Antecedentes técnicos del proyecto de erradicación de personas y familias de la Población Aurora de Chile, indicando el proceso histórico, junto a los ejecutores del proyecto;

II. Antecedentes que expliquen la supuesta relación o no, con el proyecto del Puente Bicentenario y los hechos denunciados; y

III. Antecedentes técnicos que demuestren que el proyecto corresponde a una erradicación y no a un reasentamiento de personas.

15° Que, con fecha 6 de agosto de 2018, esta Superintendencia recibió el oficio Ord. N°2018 de la Seremi de Vivienda y Urbanismo, en respuesta a la información solicitada, acompañando el “Informe sobre el Proyecto de Regeneración Urbana Habitacional de Aurora de Chile”.

16° Que, con fecha 13 de agosto de 2018, esta Superintendencia recibió el oficio Ord N°1764 de la Dirección Regional de Vialidad de la región del Biobío (en adelante, “Ord. N°1764/2018 MOP”), a través del cual se remitieron antecedentes técnicos de análisis de pertinencia de ingreso al SEIA, los documentos de licitación del proyecto, métodos de construcción estudios topográficos y planos, cronograma de trabajo, planes de manejo ambiental aplicados, permisos sectoriales aplicables y el alcance del proyecto en la presente etapa en relación a la solución vial del lado norte.

17° Que, toda la información y antecedentes antes señalados fueron analizados y sistematizados por la División de Fiscalización de esta Superintendencia, dando origen al informe de fiscalización ambiental DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-EI, cuyo objeto de fiscalización fue la verificación de una eventual elusión al SEIA.

18° Que, con fecha 8 de octubre de 2018, mediante la Resolución Exenta N°1252 (en adelante, “Res. Ex. N°1252/2018”), esta Superintendencia tomando en consideración el informe de fiscalización ambiental antes señalado, archivó la denuncia presentada por doña Paula Andrea Villegas Hernández, concluyendo que el proyecto denunciado no se ajustaría a ninguna causal de ingreso al SEIA, ni tampoco se configuraría la infracción establecida en el artículo 35 literal b) de la LOSMA. Por otra parte, se rechazó la solicitud de ordenar medidas provisionales al no verificarse los requisitos del artículo 48 de la LOSMA.

19° Que, a mayor abundamiento, esta Superintendencia concluyó que el proyecto no se ajustó a las siguientes tipologías de ingreso al SEIA:

I. Respecto el artículo 10 literal a) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal a.4) del RSEIA, debido “(...) a que las obras de defensa fluviales que considera [el proyecto] no son permanentes y además el material arenoso removido es menor a 100.000 m³.”

II. Respecto el artículo 10 literal e) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal e.7) del RSEIA, “(...) principalmente por no estar [el proyecto] 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.”

III. Respecto el artículo 10 literal i) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal i.5.1) del RSEIA, ya que (...) *el área intervenida de la ladera del cerro es de 0,95 hectáreas; el material removido es de un total de 32.982,80 m³ y la extracción mensual es menos de 10.000 m³.*”

IV. Respecto el artículo 10 literal h) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal h.1.2) del RSEIA ya que “(...) si bien el proyecto Puente Bicentenario se encuentra emplazado en una zona declarada saturada por material particulado respirable MP 2,5, por el Decreto Supremo N°15/2015 del Ministerio de Medio Ambiente, es una

obra vial de tipo colectora que une las comunas de Concepción y San Pedro de la Paz y no corresponde a una vía expresa o troncal.”

20° Que, en la Res. Ex. N°1252/2018, también se analizó la alegación por parte de la denunciante, en relación al artículo 11 y 11 bis de la Ley N°19.300, sobre los proyectos que requieren elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental y el posible fraccionamiento, concluyendo en primer lugar, que no cabía realizar un análisis de los efectos, características y circunstancias que indica el artículo 11 mencionado, ya que el proyecto no se ajusta a ninguna tipología de ingreso al SEIA; en segundo lugar, que no se presentaban los supuestos del fraccionamiento, esto es; eludir el ingreso al SEIA o variar el instrumento de evaluación.

21° Que finalmente, la Res. Ex. N°1252/2018 también concluyó que no resultaba factible dictar ninguna de las medidas provisionales del artículo 48 de la LOSMA..

22° Que, con fecha 4 de noviembre de 2018, la denunciante, interpuso un reclamo de ilegalidad ante el Ilustre Tercer Tribunal Ambiental (en adelante, “Tribunal”), en conformidad a los artículos 17 numeral 3° y artículo 56, de la Ley N°20.600, en contra la Res. Ex. N°1252/2018, causa rol N°R-76-2018, señalando en su presentación, que la resolución reclamada no se ajustó a la normativa vigente y se ordenara la apertura del procedimiento administrativo sancionatorio en contra del Ministerio de Obras Públicas por la ejecución del proyecto Puente Chacabuco o Bicentenario.

23° Que, con fecha 14 de junio de 2019, el Tribunal, resolvió el recurso de ilegalidad antes mencionado, acogiendo parcialmente la reclamación interpuesta, anulando la Res. Ex. N°1252/2018 y ordenando a la SMA, la reapertura del procedimiento administrativo de tramitación de la respectiva denuncia, analizando adecuadamente su mérito, según lo indicado en el correspondiente fallo. Por otra parte, no se acogió la solicitud de ordenar a la SMA formular cargos en contra el titular del proyecto.

24° Que, a mayor abundamiento el Tribunal, con el objeto de resolver la reclamación antes mencionada consideró en lo pertinente, lo siguiente:

I. Que el proyecto Puente Bicentenario, debe ser considerado en su totalidad por parte de la SMA, “(...) *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*” (considerando séptimo), para luego revisar la adecuada motivación de la SMA para archivar la denuncia, analizando las tipologías de ingreso al SEIA indicadas en el artículo 10 literales a), e), y h) de la Ley N°19.300.

II. Respecto el artículo 10 literal a) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal a.4) del RSEIA, el Tribunal precisó que la SMA sólo consideró el volumen de material movilizado señalado por el titular, que era un total de 21.847 m³, sin que dicha información fuera verificada por esta Superintendencia. Tras una inspección personal por parte del Tribunal, se estimó que el volumen de material involucrado en las defensas fluviales se encontraría en el orden de los 71.500 m³, sin superar el límite de los 100.000 m³ de volumen de material movilizado establecidos en la norma, concluyendo el Tribunal que “(...) *la conclusión de la SMA, a pesar de no haber verificado la información proporcionada por el MOP, no se ve*

alterada” (considerando duodécimo) rechazando la alegación respecto la obligación de ingreso al SEIA, por la tipología del artículo 3 literal a.4) del RSEIA.

III. Respecto el artículo 10 literal a) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal a.3) del RSEIA, el Tribunal precisó que, a pesar que el titular hizo presente a la SMA, la necesidad de remover sedimentos desde el cauce el río Biobío, no se analizó la tipología de ingreso del artículo 3 literal a.3) del RSEIA. Agrega que, considerando la totalidad del proyecto, era plausible que la cantidad de arena removida del lecho del río Biobío sea una cantidad cercana o superior al límite establecido por la norma, por lo que su omisión constituye una falta de motivación del acto reclamado y, por lo tanto, motivo por el cual la Res. Ex. N°1252/2018, debía ser anulada.

IV. Respecto el artículo 10 literal e) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal e.7) del RSEIA, el Tribunal estimó, que “(...) *aunque la SMA no logró demostrar una motivación adecuada y suficiente para la controversia en análisis, la alegación formulada por la Reclamante no puede prosperar, toda vez que, tras la ejecución de las medidas para mejor resolver, es posible contar con información suficiente para descartar que el Puente Bicentenario sea una autopista (...)*” (considerando vigésimo primero) rechazando la alegación respecto la obligación de ingreso al SEIA, por la tipología del artículo 3 literal e.7) del RSEIA.

V. Respecto el artículo 10 literal h) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal h.1.2) del RSEIA, el Tribunal precisó, que la SMA debe realizar un nuevo análisis considerando los Planos Reguladores de las comunas de Concepción y de San Pedro de la Paz, y todas las características del Puente Bicentenario “(...) *que permitan determinar, conforme lo regulado en el art. 2.3.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, si corresponde a una vía expresa, vía troncal, vía colectora, vía de servicio o vía local.*” (considerando vigésimo noveno) Por lo tanto, acogió en este sentido la alegación de la reclamante.

VI. En cuanto la alegación de la denunciante, referida al ingreso del proyecto al SEIA mediante un Estudio de Impacto Ambiental considerando el artículo 11 de la Ley N°19.300, el Tribunal concluye que “(...) *no se ha realizado un análisis acabado, objetivo y suficientemente motivado respecto de la adecuada ejecución del Proyecto sin una RCA; es necesario, tal como postula la SMA, determinar, en primer lugar, si las obras denunciadas deben ser evaluadas ambientalmente (art. 10 LBGMA), en forma previa a la discusión respecto de cuál es la vía correcta de evaluación (DIA o EIA)*” (considerando trigésimo segundo). Por lo tanto, no analizó dicha reclamación.

25° Que, como consecuencia de la resolución del Tribunal antes mencionada, funcionarios fiscalizadores de esta Superintendencia, junto a funcionarios de la Seremi de Obras Públicas y la Dirección de Vialidad, se constituyeron con fecha 19 de julio de 2019, a las 11:08 horas, en el lugar de emplazamiento del proyecto denunciado, considerando tanto el puente oriente como el poniente, con el objeto de inspeccionar y analizar los aspectos técnicos y ambientales relacionados con las tipologías de ingreso al SEIA contenidas en el artículo 3 literales a.3), a.4) y h.1.2) del RSEIA. Asimismo, mediante la entrega de la correspondiente acta de inspección ambiental, se realizó un requerimiento de información al titular, solicitando los siguientes antecedentes:

I. Reporte técnico explicativo de los movimientos y variaciones de volumen de material árido y carpeta de rodado utilizado en ambos puentes (oriente y poniente), adjuntando los datos en volúmenes en m³;

II. Plano layout georreferenciado y actualizado que incluya todas aquellas áreas construidas y por construir en todos los accesos para ambos puentes; e

III. Informe técnico del estado de los botaderos que hayan sido aprobados para el proyecto, tanto para el puente oriente como poniente.

26° Que, con fecha 28 de agosto de 2019, mediante el oficio Ord. N°742 (en adelante, “Ord. N°742/2019 MOP”), la Dirección General de Obras Públicas, del Ministerio de Obras Públicas, dio respuesta al requerimiento de información realizado por la SMA, acompañando una minuta técnica que explicita los movimientos de tierra y, o áridos, junto a los planos de la planta general de ambos puentes y los accesos norte y sur de este.

27° Que, con fecha 6 de septiembre de 2019, mediante el oficio Ord. OBB. N°308, esta Superintendencia solicitó a la Ilustre Municipalidad de San Pedro de la Paz, un reporte técnico respecto la definición del tipo de vía que corresponde en su conjunto el Puente Bicentenario, según el Plan Regulador Comunal Vigente en dicha comuna.

28° Que, con fecha 10 de septiembre de 2019, mediante el oficio Ord. OBB. N°310, esta Superintendencia solicitó a la Ilustre Municipalidad de Concepción, un reporte técnico respecto la definición del tipo de vía que corresponde en su conjunto el Puente Bicentenario, según el Plan Regulador Comunal Vigente en dicha comuna.

29° Que, con fecha 2 de octubre de 2019, doña Paula Andrea Villegas Hernández, en representación de ciudadanos de la Población Aurora de Chile, presentó una nueva denuncia ante la SMA, en contra de denominado proyecto Puente Chacabuco o Bicentenario, tomando en consideración lo resuelto por el Tercer Tribunal Ambiental, solicitando en concreto, que esta Superintendencia ordenara como medida provisional, la paralización del proyecto.

30° Que, con fecha 4 de octubre de 2019, mediante el oficio Ord. N°1939-C-159, la Ilustre Municipalidad de Concepción, dando respuesta a lo solicitado por la SMA, informó que “(...) *al Puente Bicentenario (Puente Chacabuco, según PRCC) ubicado éste, como la prolongación de calle Andrés Bello entre la Av. Costanera Cardenal Raúl Silva Henríquez y el límite sur poniente de la comuna de Concepción, le corresponde la categoría de vía Colectora (...)*”

31° Que, con fecha 17 de julio de 2019, mediante el oficio Ord. OBB. N°246 y luego con fecha 11 de octubre de 2019, mediante el oficio Ord. OBB. N°327, esta Superintendencia solicitó a la Secretaría Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la región del Biobío (en adelante, “Seremi Vivienda y Urbanismo”), referirse a la siguiente información, dentro de sus competencias: i) un reporte técnico respecto de la definición de vía que corresponde el Puente Bicentenario en su conjunto, según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción; y ii) referirse si, el Puente Bicentenario en su totalidad, corresponde a un proyecto según la tipología del artículo 3º, literal h) del RSEIA.

32° Que, con fecha 18 de octubre de 2019, mediante el oficio Ord. OBB. N°331, esta Superintendencia informó a la denunciante, el ingreso de

su denuncia al sistema de seguimiento de la SMA, asignándole el número **ID 115-VII-2019**, agregando que, según lo dispuesto en sentencia del Tercer Tribunal Ambiental, rol R-76-2018, se estaban realizando nuevos análisis en función a lo establecido.

33° Que, con fecha 18 de octubre de 2019, mediante el oficio Ord. N°1697/776379, la Ilustre Municipalidad de San Pedro de la Paz, dando respuesta a lo solicitado por la SMA, informó que “(...) *de acuerdo al Plan Regulado Comunal de San Pedro de la Paz y su Ordenanza Oficial vigente (título III, artículo 4), no considera el Puente Bicentenario (Chacabuco) dentro la trama de vialidad estructurante.*”

34° Que, con fecha 8 de noviembre de 2019, mediante el oficio Ord. N°3091, la Seremi Vivienda y Urbanismo, dio respuesta a lo solicitado por la SMA, respecto la definición del tipo de vía que corresponde el Puente Bicentenario en su conjunto, y si a criterio de dicho órgano, el puente corresponde a un proyecto según la tipología del artículo 3º, literal h) del RSEIA.

35° Que, con fecha 26 de diciembre de 2019 y 9 de enero de 2020, la denunciante reiteró la solicitud realizada en el marco de la denuncia ID 119-VII-2019, solicitando la adopción de la medida provisional de paralización del proyecto.

36° Que, con fecha 10 de febrero de 2020, esta Superintendencia recibió una nueva denuncia presentada por doña Paula Andrea Villegas Hernández, en representación de ciudadanos de la Población Aurora de Chile, en razón de los ruidos provenientes de la actividad de construcción del proyecto Puente Bicentenario, agregando que el ruido es producido por el funcionamiento de la maquinaria pesada que utiliza la empresa Besalco S.A. -empresa concesionaria a cargo de la construcción del proyecto denunciado-, labores que estaría realizando de lunes a domingo de las 08:00 horas hasta después de las 24 horas, sin informar la ubicación exacta del receptor, y acompañando material audiovisual de trabajos en horario diurno de fecha 30 de enero de 2020 y horario nocturno de fecha 31 de enero de 2020. Junto con lo anterior, expone sobre la posible extracción de áridos desde el lecho del río Biobío, acompañándose material audiovisual de trabajos de maquinaria correspondiente a retroexcavadora de fecha 7 de febrero de 2020.

37° Que, en razón de lo anterior, funcionarios fiscalizadores de esta Superintendencia, se constituyeron el día 18 de febrero de 2020, a las 14:20 horas y a las 22:40 horas, con el objeto de inspeccionar las actividades de extracción de áridos y realizar una medición de ruido nocturno, de acuerdo a las disposiciones del D.S. N°38/2011 MMA. Las referidas actividades constan en las Actas de Inspección Ambiental respectivas.

38° Que, con fecha 23 de marzo de 2020, mediante el oficio Ord. OBB. N°15, esta Superintendencia le informó a la denunciante el ingreso de su denuncia al sistema de seguimiento de la SMA, asignándole el número **ID 15-VIII-2020**, agregando que, se realizaron actividades de inspección ambientales en horario diurno y nocturno con fecha 18 de febrero de 2020, sin haber identificado preliminarmente, alguna hipótesis de riesgo ambiental asociada a un daño inminente para el medio ambiente o a la salud de las personas.

39° Que, con fecha 26 de marzo de 2020, mediante la Resolución Exenta OBB. N°16, esta Superintendencia requirió al Ministerio de Obras

Públicas, la siguiente información: i) informe técnico de las actividades realizadas por parte de la empresa Pavimentos Quilín Ltda. en los meses de enero y febrero de 2020, específicamente detallando las actividades diurnas y nocturnas realizadas en el sector de la Población Aurora de Chile, indicando plazos, maquinaria, faenas y medidas de control de ruido y material particulado exigidas y utilizadas; ii) informe técnico de las actividades realizadas por parte de la empresa Besalco S.A. en los meses de enero y febrero de 2020, específicamente detallando las actividades diurnas y nocturnas realizadas en el sector de la Población Aurora de Chile, indicando plazos, maquinaria, faenas ejecutadas e indicando medidas de control de ruido y material particulado; y iii) remitir información referente a faenas de limpieza y nivelación de la cota del cauce del río Biobío en su ribera derecha, indicando los plazos de la faena y material removido en metros cúbicos. En adición a lo anterior, la SMA solicitó la remisión de un estudio de nivel de cota del río Biobío posterior a la remoción de material de plataforma, para todo el proyecto Puente Bicentenario (oriente y poniente), tomando en consideración que la información de volúmenes de áridos informada por el titular, debía ser coincidente con lo informado previamente.

40° Que, con fecha 18 de mayo de 2020, mediante el oficio Ord. S.R.M. OO.PP. Biobío N°239, la Secretaría Ministerial de Obras Públicas, dio respuesta al requerimiento de información realizado por esta Superintendencia, respondiendo en lo pertinente, lo siguiente:

I. Se adjunta Informe Técnico correspondiente a la Obra: “Habilitación ramal enlace costanera, calle esmeralda con av. costanera ruta 0-60, Concepción, provincia de Concepción, región del Biobío”, la cual fue ejecutada por empresa Pavimentos Quilín Ltda., la que actualmente se encuentra con un avance físico de 99%, correspondiendo el 1% faltante a obras menores y aspectos administrativos. Cabe mencionar, que este contrato no considera la ejecución de trabajos nocturnos, si no que de lunes a viernes de 8:00 a 18:00 horas. y los sábados de 8:00 a 13:00 horas. No obstante, debido a situaciones puntuales de contingencia, en el periodo consultado, sólo el día 31 de enero 2020, se extendió la jornada con horario de salida más tarde, hasta las 21:30 horas. Lo anterior, tomando todas las consideraciones necesarias para el resguardo de los usuarios de las vías como de la comunidad del sector.

II. Se adjunta Informe Técnico correspondiente a la Obra: “Terminación Reposición Puente sobre Río Biobío, Puente Bicentenario Oriente y Poniente, Sector Concepción - San Pedro de la Paz, Tramo Río Biobío, Comunas de Concepción y San Pedro de la Paz, Provincia de Concepción, Región del Biobío”. Se detallan en el informe adjunto los trabajos ejecutados en jornada diurna, es decir de lunes a viernes de 8:00 a 18:00 horas 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, sólo día 13 de febrero del año en curso, se extendió la jornada de trabajo hasta las 22:30 horas.

41° Que, la nueva información y antecedentes señalados fueron analizados y sistematizados por la División de Fiscalización de esta Superintendencia, reelaborando en lo pertinente el informe de fiscalización ambiental DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-EI.

II. EFECTIVIDAD DE HABERSE INCURRIDO EN UNA INFRACCIÓN DE COMPETENCIA DE ESTA SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE

42° Que, conforme las denuncias realizadas por doña Paula Andrea Villegas Hernández, números ID 119-VII-2017, ID 115-VII-2019, e ID 15-VIII-2020 y teniendo en consideración la sentencia del Tercer Tribunal Ambiental, Rol R-76-2018, corresponderá analizar los siguientes aspectos:

I. Configuración de las hipótesis de ingreso al SEIA, del artículo 10 literales a), e), h) e i) de la Ley N°19.300, desarrollados en el artículo 3 literales a.3), a.4), e.7), h.1.2) e i.5.2);

II. Ingreso del proyecto al SEIA, a través de un Estudio de Impacto Ambiental y posible fraccionamiento de proyecto, considerando los artículos 11 literales b) y c), y el artículo 11 bis de la Ley N°19.300.

III. Aplicación de medidas provisionales, con el objeto de evitar daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, en concreto, la medida de paralización de las obras del proyecto Puente Bicentenario;

IV. Superación del nivel de presión sonora corregido según el D.S. N°38/2011 MMA.

a. Artículo 10 letra a) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal a.3) del RSEIA, por el dragado de fango, grava, arenas u otros materiales de cuerpos de aguas continentales.

43° Que, en cuanto la tipología de ingreso al SEIA del artículo 10 letra a) de la Ley N°19.300 en relación al artículo 3 del Reglamento SEIA que detalla los tipos de proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental en cualquiera de sus fases y que deberían ser evaluados en forma previa a su ejecución, prescribe el literal a.3 lo siguiente:

“a) Acueductos, embalses o tranques y sifones que deban someterse a la autorización establecida en el artículo 294 del Código de Aguas.

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 de cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m³) 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 m³) 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” (énfasis agregado).

44° Que, para analizar la norma en comento, es necesario determinar los siguientes elementos: i) si hay una extracción y, o movimiento de material

del lecho de cuerpos y cursos de agua, ya sea continentales o marítimos; ii) si dicha acción se realiza mediante maquinaria; iii) que el objeto de dicha acción sea ahondar y, o limpiar el lecho, extrayendo y, o removiendo el fango, grava u otro material; y, iv) que -para este caso- el material extraído y, o removido, supere los 50.000 m³.

45° Que, para estos efectos, mediante el requerimiento de información realizado a la Dirección de Vialidad con fecha 14 de junio de 2018, este organismo acompañó en el oficio Ord. N°1764 de fecha 13 de agosto de 2018, documentos técnicos que hacen referencia a la Construcción de Cepas y Pilotes, que corresponden a aquellas obras que se realizaron dentro del cauce del río Biobío.

46° Que, entre estos antecedentes técnicos, se encontraba un documento de la empresa Besalco de fecha 11 de agosto de 2016, denominado “Respuesta Folio N°20, libro de comunicaciones N°1” con un acápite llamado “Construcción de plataforma de trabajo PRO-667-03. Agosto 2016 Construcción de Plataforma Rev.1” cuyo objetivo era establecer los procedimientos requeridos para la construcción de la plataforma de trabajo que sirvió para el posterior desmontaje del puente mecano, además del montaje de vigas de acero del puente oriente. En el ítem 7.1 de dicho antecedente, se informa la siguiente secuencia constructiva de las plataformas de trabajo:

- *“La Plataforma de trabajo se realizará en dos Fases, siendo la primera de estas desde San Pedro de la Paz y la segunda desde Concepción. En ningún momento se podrá obstruir totalmente el curso de agua, manteniendo siempre una sección libre para escurrimiento.*
- *(...) Se continúa con la **extracción de arena desde el lecho del río por la ribera sur. Para ello se usará excavadora con el fin de conformar un acopio de material.***
- *La arena del río Biobío cumple como material para relleno estructural dada su banda granulométrica en comparación con establecida en el Manual de Carreteras Vol 5.*
- *Se colocará la arena en el fondo del lecho hasta superar la cota de agua de escurrimiento (cota +4.60 aprox.).*
- *El material deberá quedar extendido en forma pareja en toda su longitud y ancho.*
- *(...) **Alcanzando la cota de arena compactada se comenzará con el carguío extendido y compactación de material proveniente de cantera con el fin de evitar la socavación producto de las corrientes del río.***
- *(...) Al momento de hacer **retiro y abandono de la plataforma de trabajo provisoria** se deberá considerar lo siguiente: i) Remoción de todo el material que fue utilizado para la superficie de la plataforma. ii) El material de empréstito utilizado para la superficie de la plataforma será llevado a botadero autorizado o reutilizado según corresponda. iii) **El material de río (arena), se dejará en el río en las condiciones en que se retiró inicialmente, restituyendo el área intervenida.** iv) **Restitución del perfil original del cauce del río, retirando todo el material necesario para alcanzar la cota adecuada que tenía inicialmente.** Luego se entregará perfil topográfico de control. v) Retiro de la totalidad de materiales, equipos y maquinaria utilizada vi) Labores de limpieza del sector vii) Recepción ambiental por parte del Inspector ambiental. (...)” (énfasis agregado).*

47° Que, mediante el oficio Ord. N°742 de fecha 19 de julio de 2019, la Dirección General de Obras Públicas, del Ministerio de Obras Públicas, acompañó una minuta con un reporte técnico realizado por la Dirección de Vialidad, mediante el cual se informa sobre el balance de los movimientos de tierra realizados en los dos proyectos de

punte (tanto oriente como poniente), con el objeto determinar los volúmenes de áridos (arenas y enrocados) removidos desde el cauce del río (como parte de la intervención o restitución del cauce) u otros sectores del proyecto. Con este fin, se informa lo siguiente:

I. Se señala, respecto del puente poniente que *“A continuación, se muestra un balance con los movimientos de tierra realizados en cada una de las etapas, donde se incorporan partidas de excavación, formación y compactación de terraplenes, escarpes, rellenos, retiro de materiales existentes (enrocados, terraplenes, entre otros). Cabe mencionar que **gran parte de estas actividades corresponden a métodos constructivos, en los cuales no amerita incorporación de áridos o traslado de estos a botaderos autorizados, más bien es una translocación de material momentáneo que posteriormente a la ejecución de los trabajos de construcción, son colocados nuevamente en el mismo sector.**”* (énfasis agregado)

II. En cuanto las excavaciones realizadas para el puente poniente, es señalado que *“Las excavaciones principales como son ítems 202-5 y 202-7 permiten dar cabida a las fundaciones del puente poniente en el lecho del río Biobío, donde posteriormente se rellenan estas excavaciones con el mismo material, resultando de ello llegar a las condiciones originales previo al inicio de las obras”* (énfasis agregado).

48° Que en cuanto el material extraído, en la minuta técnica acompañada en el oficio Ord. N°742/2019 MOP, son señalados los movimientos y variaciones de volumen en m³ de material áridos y carpeta de rodado utilizado para la construcción del proyecto, señalando en lo pertinente lo siguiente:

I. Respecto el material de excavaciones realizados en la denominada primera etapa de construcción del Puente Bicentenario -periodo abril a diciembre de 2014 por la empresa Consorcio Copasa- *“Las excavaciones principales como son ítems 202-5 y 202-7 permiten dar cabida a las fundaciones del puente poniente en el lecho del río Biobío, donde posteriormente se rellenan estas excavaciones con el mismo material, resultando de ello llegar a las condiciones originales previo al inicio de las obras.”* **Estos ítems corresponden a un total de 22.133,61 m³ de material.**

II. El resto del material utilizado en esta primera etapa corresponde al *“(…) desplazamiento del terraplén existente en el acceso sur al puente mecano, cuyo movimiento se realizó para permitir la construcción del puente poniente en el lado sur y mantener el tránsito por el puente mecano”* y aquel empleado en la carpeta de rodado de la plataforma de trabajo, de carácter temporal, con un **total de 34.484,68 m³ de material.**

III. Respecto al material de las principales excavaciones realizadas durante la denominada segunda etapa de construcción del Puente Bicentenario -periodo marzo 2016 a la fecha del oficio, por la empresa Besalco S.A., éste corresponde a *“(…) Excavación para la construcción del enrocado (ítem 202-1) y excavación con agotamiento para la construcción de las cepas y el espigón de los enrocados (ítem 202-2), alcanzando un volumen de 27.167,72 m³, siendo el destino final del material excavado anterior en el mismo lecho del río”* (énfasis agregado). El resto de las excavaciones, están asociadas a las fundaciones, dados y saneamientos.

IV. Se acompaña además en la referida minuta un plano *layout* georreferenciado que incluye todas aquellas áreas construidas y por construir del proyecto, muestran cuadros resúmenes de los volúmenes de áridos realizado en las faenas de excavaciones y rellenos. En esta se observa un total de 31.987,07 m³ de material excavado para el la etapa correspondiente al puente poniente y un total 31.306,97 m³ de material excavado para el

punto oriente. Sin embargo, no es posible determinar con el examen de los antecedentes (tanto de la minuta de respuesta Dirección de Vialidad como de la planilla excel con balance de áridos) el **origen de los valores observados**.

V. También se presentó el plano del acceso norte de ambos puentes, en el cual se muestran cuadros resúmenes de las excavaciones y rellenos de áridos para cada estructura que forma el acceso a la obra vial del puente, además de dos cuadros resumen de excavaciones dentro y fuera del cauce. El volumen total de excavaciones realizadas dentro del cauce suma un total 4.591,39 m³, valor que se suma de las excavaciones realizadas en Lazo 1 norte, Ramal 1 Norte, Lazo 3 Norte, Ramal 6 Norte.

VI. Finalmente, se presentó el plano del acceso sur de ambos puentes en el cual se muestran cuadros resúmenes de las excavaciones y rellenos de áridos para cada estructura que forma el acceso a la obra vial del puente, junto dos cuadros resumen de excavaciones dentro y fuera del cauce. El volumen total de excavaciones realizadas dentro del cauce suma un total 460,37 m³, valor que corresponde al total extraído en la construcción del Ramal 1 Sur.

49° Que, de los antecedentes citados anteriormente, no cabe lugar a duda 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 y, o movimiento de material, situación de hecho que no se presenta en este caso ya que, el proyecto contempló el movimiento de material del lecho 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.**

50° Que, en este mismo sentido y con el fin de complementar lo dicho en el considerando anterior, de la revisión de las consultas de pertinencia presentadas ante el SEA, por la tipología de ingreso en comento, desde el año 2016, es posible apreciar que en su mayoría, corresponden a proyectos de ensanchamiento, profundización, reparación, rectificación o modificación de canales, ríos y lagos¹, junto a la mejora de accesos marinos para el tránsito y operación de naves². Así, para que la actividad sea considerada como un dragado para estos efectos, debe buscar ahondar y, o limpiar el lecho de cuerpos y cursos de aguas continentales, objetivo distinto al perseguido en la fase de construcción de este proyecto.

51° Que, por otra parte, respecto a la construcción de las plataformas, precisa el informe de fiscalización ambiental DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-EI, que la construcción de ambos puentes se realizó bajo la modalidad de construcción de plataformas de trabajo, para el hincado y alzamiento de pilotes. Para estos efectos, el material que fue excavado desde el lecho (cauce o caja del río) correspondió a material de empréstito, que fue dispuesto sobre el mismo lecho del río, para su compactación y conformación de plataformas. Una vez construidos y alzados los pilotes, y la obra vial fue construida, estas plataformas fueron retiradas desde el cauce para dar libre escurrimiento al río, por ende, el material extraído desde el lecho del

¹ PERTI-2018-1984, PERTI-2016-1410, PERTI-2017-3053, PERTI-2016-1383, PERTI-2017-2628, PERTI-2018-1420, PERTI-2019-2128, PERTI-2017-205

² PERTI-2016-2410, PERTI-2019-2032, PERTI-2018-57, PERTI-2018-492

río, en este caso el material de empréstito, corresponde a un material foráneo al cauce del río, que fue retirado como parte de las obras de **restitución del cauce a su condición original**, dejando la cota del cauce en su condición inicial.

52° Que por lo tanto, es posible concluir que el proyecto Puente Bicentenario, considerando tanto la construcción del sector oriente como poniente, no se ajusta a la tipología de ingreso establecida en el artículo 10 letra a) de la Ley N°19.300, en relación con el literal a.3) del artículo 3° del RSEIA, debido a que el movimiento de material del lecho de cuerpo y curso de aguas continentales, no corresponden a actividades de dragado. En consecuencia, el proyecto no requiere someterse obligatoriamente al SEIA en virtud de esta casual de ingreso.

b. Artículo 10 letra a) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal a.4) del RSEIA, por la construcción de un proyecto de defensa o alteración de un cuerpo o curso de agua continental (río Biobío) de manera permanente.

53° Que, en cuanto la tipología de ingreso del artículo 10 letra a) de la Ley N°19.300 en relación al artículo 3 del Reglamento SEIA que detalla los tipos de proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental en cualquiera de sus fases y que deberían someterse al SEIA, prescribe el literal a.4 lo siguiente:

“a) Acueductos, embalses o tranques y sifones que deban someterse a la autorización establecida en el artículo 294 del Código de Aguas.

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.4. Defensa o alteración de un cuerpo o curso de aguas continentales, tal que se movilice una cantidad igual o superior a (...) cien mil metros cúbicos (100.000 m³), 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 Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, independiente de la cantidad de material movilizado” (énfasis agregado).

54° Que, para analizar la norma en comento, es necesario determinar los siguientes elementos: i) si hay una obra de regularización o protección de las riberas de estos cuerpos o cursos de aguas continentales de modo permanente; y ii) se moviliza una cantidad igual o superior a 100.000 m³.

55° Que, de la información remitida por la Seremi de Obras Públicas, la construcción de los puentes consideró obras de defensas fluviales en los sectores norte y sur de ambos puentes, las cuales consisten en la construcción de enrocados en la ribera norte en una extensión de 450 m, con una altura promedio de 8 m, y en la ribera sur, un enrocado de defensa con una extensión de 100 m y una altura promedio de 8 m. Además, se indicó

que el volumen de material arenoso movilizado desde el río, para la construcción tanto del puente oriente como poniente, no supera los 100.000 m³.

56° Que, teniendo en consideración dicha información, mediante la Res. Ex. N°1252/2018, esta SMA determinó que el material arenoso a remover en el marco del proyecto es de 16.819 m³ en el sector de la ribera norte y 5.028 m³ en el sector de la ribera sur, sumando un total de 21.847 m³. Asimismo, de la información enviada por la Dirección de Vialidad se verificó que, la construcción de los puentes y las defensas fluviales no implican un cambio de trazado del cauce o la modificación artificial de la sección transversal de manera permanente del río Biobío. Es decir, 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, ya que estas plataformas se retiran una vez finalizadas las obras, para dar libre paso al caudal del río Biobío.

57° Que, en el contexto de la reclamación interpuesta ante el Tercer Tribunal Ambiental, Rol R-76-2018, se realizó, con fecha 20 de diciembre del año 2018, una inspección personal en el lugar donde se emplaza el proyecto, constatando que *“(...) la extensión de las defensas fluviales, en ambas riberas, difieren de lo informado por el MOP en el procedimiento administrativo (...), corroborando de esta forma lo que el Tribunal apreció previamente a través de un análisis simple de imágenes satelitales del sector disponibles en Google Earth Pro. No obstante ello, a pesar de que las obras de defensa fluvial abarcan longitudes mayores que las informadas por el MOP a la SMA, 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 m³, sino que se encontraría en el orden de los 71.500 m³, ya que las obras en la ribera norte tienen superficie aproximada de 9.890 m², y las de la ribera sur una superficie aproximada de 7.996 m², 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”*³ (énfasis agregado).

58° Que por lo tanto, es posible concluir que el proyecto Puente Bicentenario, considerando tanto la construcción del sector oriente como poniente, no se ajusta a la tipología de ingreso establecida en el artículo 10 letra a) de la Ley N°19.300, en relación con el literal a.4 del artículo 3 del RSEIA, **debido a que las obras de defensa fluviales que considera no son permanentes, no cambian el trazado del cauce, ni modifican en forma artificial su sección transversal** y además el material arenoso removido es menor a 100.000 m³. En consecuencia, el proyecto no requiere someterse obligatoriamente al SEIA en virtud de esta causal de ingreso.

59° Que, esta conclusión fue compartida por el Ilustre Tercer Tribunal Ambiental el cual señaló, en el considerando decimotercero de la sentencia dictada en causa Rol R-76-2018 que *“(...) aun cuando no consta que la SMA haya verificado los datos reportados por el MOP, de los antecedentes recabados durante el proceso es posible colegir que no se requiere una nueva revisión de estas materias por parte de la SMA, al no haber sido confirmada la hipótesis formulada por la Reclamante respecto a la obligación de ingreso al SEIA del Puente*

³ Considerando duodécimo de la sentencia dictada en causa rol R-76-2018, por el Ilustre Tercer Tribunal Ambiental.

Bicentenario en virtud de lo indicado en la letra a.4) del art. 3° del RSEIA. En consecuencia, esta alegación será rechazada”.

c. Artículo 10 letra e) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal e.7) del RSEIA, por la construcción de un proyecto de autopista.

60° Que, en cuanto la tipología de ingreso del artículo 10 letra e) de la Ley N°19.300 en relación al artículo 3 del Reglamento SEIA que detalla los tipos de proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental en cualquiera de sus fases y que deberían someterse al SEIA, prescribe el literal e.7 lo siguiente:

*“e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, **autopistas** y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.*

*e.7. 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.” (énfasis agregado)*

61° Que, para analizar la norma en comento, es necesario determinar si estamos ante una autopista, considerando los siguientes elementos: i) si es una vía diseñada con dos o más pistas unidireccionales por calzada; ii) si estas están separadas físicamente por una mediana; iii) si están diseñadas para una velocidad de circulación igual o superior de 120 km/h; y iv) si la prioridad es absoluta al tránsito, con control de accesos, segregada físicamente de su entorno y que se conectan a otras vías a través de enlaces.

62° Que, mediante el oficio Ord. N°1764/2018 MOP, respecto la tipología en comento, se acompaña la tabla N°8 “Definición normativa de autopista y características del proyecto principal” explicitando que, aunque se trata de un proyecto con prioridad absoluta al tránsito, con control total de los accesos, segregada de su entorno y conectada a otras vías a través de enlaces, **no cumple los requisitos de dos o más pistas unidireccionales separadas físicamente por una mediana, con una velocidad de diseño de 60 km/h, inferior a los prescrito en la tipología.**

63° Que, mediante la Res. Ex. N°1252/2018, determinó que, para verificar si el proyecto se ajusta o no a esta tipología, importaba definir el tipo de estructura vial al que corresponde el proyecto. Para estos efectos, cabe remitirse al DFL N°850 que fija el texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°15.840 que a su vez, aprueba Organización y Funciones del Ministerio de Obras Públicas. Conforme a su artículo 24, el proyecto corresponde a un puente de uso público, al disponer que *“(s)on puentes de uso público, para los efectos de esta ley, las obras de arte construidas sobre ríos, esteros, quebradas y en pasos superiores, en los caminos públicos, o **en las calles o avenidas que se encuentren dentro de los límites urbanos de una población**”* (énfasis agregado).

64° Que luego, se tomó en consideración lo informado por la Dirección de Vialidad, que informó que el proyecto no debe ser considerado como una autopista por dos razones; la primera debido a que considera como diseño la estructura de dos puentes independientes, separados uno del otro y por ende, **las calzadas estarán separadas por la**

distancia entre los puentes y no por una mediana; la segunda, atendido a que la **velocidad de diseño del proyecto es de 60 km/h y no de 120 km/h**. Así, se concluyó que proyecto Puente Bicentenario, no cuenta con las características propias de una autopista según lo prescrito en el artículo 3 literal e.7) del RSEIA, principalmente 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.

65° Que en este mismo sentido, el Tercer Tribunal Ambiental señaló que *“(...) 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”*⁴ (énfasis agregado).

d. Artículo 10 letra h) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal h.1.2) del RSEIA, en cuanto ejecución de proyectos industriales o inmobiliarios en zonas declaradas latentes o saturadas que den lugar a la incorporación al dominio nacional de uso público de vías expresas o troncales.

66° Que, en cuanto la tipología de ingreso del artículo 10 letra h) de la Ley N°19.300 en relación al artículo 3 del Reglamento SEIA que detalla los tipos de proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental en cualquiera de sus fases y que deberían someterse al SEIA, prescribe el literal h.1.2 lo siguiente:

“h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas.

h.1. 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 alguna de las siguientes características:

h.1.2. Que den lugar a la incorporación al dominio nacional de uso público de vías expresas o troncales;”

67° Que, para analizar la norma en comento, es necesario determinar los siguientes elementos: i) si estamos frente a un proyecto desarrollado en una zona declarada latente o saturada; ii) si el proyecto inmobiliario contempla la incorporación de vías expresas o troncales; razones por las que habría que definir iii) el tipo de vía que correspondería el proyecto; y, iv) la relación la construcción del puente y los proyectos inmobiliarios cercanos, principalmente el Proyecto Habitacional Aurora de Chile.

68° Que, es señalado en el informe de fiscalización ambiental DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-EI, que tanto las comunas de Concepción como San Pedro de la Paz, se encuentran declaradas como zonas saturadas por material particulado fino respirable MP 2,5, mediante el Decreto Supremo N°4/2018 del Ministerio del Medio Ambiente, razón por la cual se cumple con el supuesto basal que posibilita la aplicabilidad de la presente

⁴ Considerando vigésimo de la sentencia dictada en causa rol R-76-2018, por el Ilustre Tercer Tribunal Ambiental.

tipología. No obstante, para continuar con el análisis, es necesario determinar si estamos frente a un proyecto inmobiliario según los términos de la norma antes citada.

69° Que, para efectos de analizar la tipología antes mencionada, se examinó en primer lugar, el Plan Regulador Metropolitano de Concepción (en adelante, "PRMC") y el Plan Regulador Comunal de San Pedro de la Paz (en adelante, "PRCSPP"), considerando lo siguiente:

I. Se realizó un examen de información a los documentos públicos que constituyeron la evaluación ambiental del PRMC, calificado ambientalmente mediante la Resolución Exenta N°33/2001 de fecha 31 de enero de 2001 y ratificada por la Resolución Exenta N°014/2002 de la Corema Biobío. En esta Declaración de Impacto Ambiental, se definieron como temas relevantes, las categorías de vías proyectadas y existentes, de acuerdo con lo señalado en el Art. 2.3.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones D.S. N°47/1992, las cuales son vías expresas, vías troncales y colectoras. Considerando lo anterior, se constata que la calle Chacabuco corresponde una vía Colectora⁵.

II. Se realizó un examen de información de la Ordenanza del Plan Regulador Comunal de San Pedro de la Paz, específicamente para su artículo 4 que trata sobre la Vialidad Estructurante. La Ordenanza del plan regulador define avenida Pedro Aguirre Cerda -que conecta con ambos puentes oriente y poniente- como vía troncal, pero no define a los puentes en sí bajo alguna clasificación. En el plano del PRCSPP se observa que la vía de los puentes es de tipo vía estructurante proyectada.

70° Que, mediante el oficio Ord. N°3091 de fecha 7 de noviembre de 2019, la Seremi de Vivienda y Urbanismo, acompañó un resumen técnico señalando en lo pertinente que:

I. *"(...) 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 artículo 3°, pues claramente este apartado está relacionado con proyectos de loteos o conjuntos de viviendas que contemplen obras de edificación y/o urbanización, así como los proyectos destinados a equipamiento, en el caso de los "proyectos inmobiliarios", y que, además, presenten alguna de las características que se indican, ninguna de las cuales parece cumplirse en la especie.*

II. *Mención especial cabe hacer, a este respecto, al literal h.1.2, de la citada disposición reglamentaria (Art. 3° letra h el DS 40, año 2012, MMA), que se refiere a aquellos proyectos inmobiliarios que "den lugar a la incorporación al dominio nacional de uso público de vías expresas o troncales" y que en nuestra opinión **no es aplicable al caso, pues la mencionada obra civil, que además no es una vía, no deriva de un proyecto de loteo o de urbanización de vivienda o de equipamiento, como exige la norma.**" (énfasis agregado)*

III. *Por su parte, **la alusión en el reglamento del SEIA a las obras de "urbanización", tampoco es compatible con el concepto de "puente", dado que la urbanización corresponde a obras definidas en el artículo 134 de la LGUC, esto es, "el pavimento de las calles y pasajes, las plantaciones y obras de ornato, las instalaciones sanitarias y energéticas, con sus obras de alimentación y desagües de aguas servidas y de aguas lluvias, y las obras de defensa y de servicio del terreno", sin que se contemple a los puentes.**"*

71° Que, considerando lo anterior, según el PRCC el Puente Chacabuco o Bicentenario, como prolongación de la calle Andrés Bello -entre la avenida

⁵ Declaración de Impacto Ambiental pagina 79 y artículo 7.1.2 Capítulo VII. 1, Vialidad Estructurante Metropolitana.

Costanera Cardenal Raúl Silva Henríquez y el límite sur poniente de la comuna de Concepción- corresponde a una vía colectora. Por otra parte, según el PRCSP, la vía de avenida Pedro Aguirre Cerda es definida como una vía troncal que conecta ambos puentes -oriente y poniente-, sin determinar el tipo de vía que correspondería el puente. Sin embargo, pese a las diferencias en los instrumentos territoriales respecto el reconocimiento de las vías del Puente Bicentenario, según los antecedentes antes mencionados, tanto el arreglo y construcción del puente en comento, como los proyectos habitacionales cercanos, son proyectos distintos y no conectados entre sí, por lo que difícilmente se podría concluir que la construcción los puentes oriente y poniente, es un proyecto inmobiliario.

72° Que incluso, si se analizara la tipología del artículo 3 literal h.1.3) del RSEIA, respecto los denominados proyectos inmobiliarios CNT Angol, CNT M1 y CNT M2, que se encuentran vinculados tanto al Plan de Radicación como al Proyecto de Regeneración Urbana y Habitacional de Aurora de Chile, estos no requerirían ingresar al SEIA, aun cuando corresponden a proyectos inmobiliarios en zona declarada latente o saturadas, pues no superan las 7 hectáreas de superficie total intervenida y no contemplan la construcción de más de 300 viviendas, cada uno de forma independientemente. Por lo que, aún en un escenario en el cual se pudiera relacionar por cuestiones de planificación territorial, los proyectos inmobiliarios ya mencionados, con la construcción del Puente Bicentenario, no cumplen con los requisitos establecidos en la norma para que requiera el ingreso al SEIA, y en consecuencia, no sería de aquellos proyectos susceptibles a causar impacto ambiental en cualquiera de sus fases

73° Que por lo tanto, atendido lo anteriormente expuesto, es posible concluir que el proyecto Puente Bicentenario, considerando tanto la construcción del sector oriente como poniente, no se ajusta a la tipología de ingreso establecida en el artículo 10 letra h) de la Ley N°19.300, en relación con el literal h.1.2) del RSEIA, al no tratarse de un proyecto inmobiliario propiamente tal en cuya construcción, se incorporen vías expresas o troncales, a pesar del trato diferenciado de los instrumentos de planificación territorial a las avenidas relacionadas.

e. Artículo 10 letra i) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal i.5.2) del RSEIA, en cuanto a la ejecución de proyectos o actividades de extracción de áridos en dimensiones industriales.

74° Que, en cuanto la tipología de ingreso del artículo 10 letra i) de la Ley N°19.300 en relación al artículo 3 del Reglamento SEIA que detalla los tipos de proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental en cualquiera de sus fases y que deberían someterse al SEIA, prescribe el literal i.5.2 lo siguiente:

“i.5.) Se entenderá que los proyectos o actividades de extracción de áridos o grada son de dimensiones industriales cuando:

i.5.2. Tratándose de extracciones en un cuerpo o de agua, el volumen total de material a remover durante la vida útil del proyecto o actividad sea igual o superior a (...) cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m³), tratándose de las regiones de Valparaíso a Magallanes y Antártica Chilena, incluida la región Metropolitana de Santiago;”

75° Que, para analizar la norma en comento, es necesario determinar los siguientes elementos: i) si efectivamente se desarrolla una actividad que

tenga como propósito extraer áridos, (ii) siendo ello así, si dicha actividad cumple con el umbral de igual o superior a 50.000 m³.

76° Que, en la minuta técnica acompañada en el oficio Ord. N°742/2019 MOP, se señala el origen, uso y volumen de los áridos durante la construcción del Puente Bicentenario señalando en lo pertinente lo siguiente:

I. Respecto al material utilizado en la primera etapa de construcción del puente, se utilizó un total de 12.925,04 m³ de áridos, sin embargo, se precisa que *“(...) material fue obtenido de proveedor autorizado de la cantera Campito de Colores, ubicado en Comuna de Hualqui.”*

II. Respecto al material utilizado en la segunda etapa de construcción del puente, se utilizó un total de 50.850,61 m³ de áridos, sin embargo, también se precisa que *“los orígenes de los áridos son los proveedores Madesal, Tierra Grande y Price.”*

77° Que, con fecha 19 de julio de 2019, se realizó una actividad de inspección junto a una reunión con la empresa concesionaria Besalco S.A. -a cargo de la segunda etapa del proyecto- señalando en lo pertinente, respecto al movimiento de áridos, lo siguiente:

I. *“(...) se debe restituir la línea base del suelo del río, en ciertos puntos lo que involucra remover material ajeno y movilización de arena de río (...) Por otra parte declaró que **no se ha efectuado extracción de arena desde el río hacia sectores fuera del proyecto, ni en otros sectores del río, ya que no existe ítems (tareas) de la licitación que así lo indiquen**” (énfasis agregado).*

II. *“Respecto a los tipos de material áridos utilizado en la actual licitación a cargo de Besalco, el Sr. Rivera indicó que se ha utilizado áridos de tipo granular pétreo, proveniente de canteras, con el objeto de ser utilizada en carpetas de asfalto sobre terreno natural.”*

III. En relación a las actividades de movimientos de áridos y arena realizados en el sector fluvial del proyecto se informó que *“(...) para la construcción de plataforma de trabajo para el hincado de pilotes se utiliza arena del lecho del río y una vez que se alcanza una buena conformación de esta estructura se sella con material tipo carpeta de rodado, a modo de soporte de tránsito de maquinaria pesada y trabajadores (...) una vez realizado el trabajo de construcción del puente las plataformas de trabajo se retiran primero la capa de carpeta de rodado y **la arena del río es restituida al lecho. Informa además que no existe extracción de arena desde el río ya que no está contemplado en contrato de la licitación ese ítem**” (énfasis agregado).*

78° Que, con fecha 18 de febrero de 2020, se realizó otra inspección, en la cual, respecto la extracción de áridos, se constató lo siguiente:

I. Para obtener información respecto a la eventual extracción de áridos realizada por la empresa Besalco S.A., los fiscalizadores realizaron una inspección desde ribera derecha. Como resultado de esta actividad, observaron faenas de retiro de material desde el lecho del río, mediante retroexcavadora, la cual se encontraba **dentro del cauce**, removiendo material dispuesto para plataforma.

II. Como resultado de las actividades en terreno y del examen del registro fotográfico, no se observaron faenas de retiro de material **desde la ribera derecha** del río Biobío. Se consultó al encargado de la Dirección de Vialidad como contraparte

técnica del MOP, respecto al contrato de la empresa contratista Besalco, asociado los movimientos de tierra en la ribera derecha del río, quien informó que “(...) *se estaban realizando faenas próximas a la ribera derecha (comuna de Concepción) para el retiro de remanente de la plataforma construida en el lecho del cauce con material estéril, con el propósito de alcanzar la cota del río según batimetría inicial, tal como se estipula en el contrato. Informa además que se debían retirar un total de 4.000 m³ de plataforma desde los accesos sur y norte para restituir el cauce*”.

79° Que por lo tanto, atendido lo anteriormente expuesto, es posible concluir que el proyecto Puente Bicentenario ha utilizado e informado la extracción de áridos de canteras autorizadas y el material de lecho del río, se utiliza para la formación de las plataformas de trabajo y luego es restituido, sin superar tampoco el volumen establecido en la norma, como también se revisó y analizó al verificar la tipología del 10 letra a) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal a.3) del RSEIA. Así, el proyecto no se ajusta a la tipología de ingreso establecida en el 10 letra i) de la Ley N°19.300, en relación al artículo 3 literal i.5.2) del RSEIA.

f. Otras alegaciones de la parte denunciante, en relación al artículo 11 y 11 bis de la ley 19.300, sobre los proyectos que requieren elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental y el posible fraccionamiento.

i. Sobre la eventual vía de ingreso al SEIA.

80° Que, la parte denunciante en su presentación alega que el proyecto requeriría ingresar al SEIA a través de un Estudio de Impacto Ambiental, en base al artículo literales b) y c) de la Ley N°19.300, que prescriben lo siguiente:

“Artículo 11: “Los proyectos o actividades enumerados en el artículo precedente requerirán la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental, si generan o presentan a lo menos uno de los siguientes efectos, características o circunstancias:

b) Efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire;

c) Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos;”

81° Que, respecto al literal b) del artículo 11 citado, la denunciante argumentó que los efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables se configuraría por la supuesta intervención en el río Biobío, tanto por las desviaciones del cauce como por los grandes acopios de arenas situados en el lugar.

82° Que, por otra parte, en relación al citado literal c), se sostiene que sus representados son vecinos de la Población Aurora de Chile quienes se encontrarían en la denominada “Línea de intervención”, es decir, en la zona geográfica por donde el proyecto deberá construir los tramos oriente y poniente del Puente Bicentenario. Al respecto, además señaló que las autoridades habrían anunciado un desplazamiento de los vecinos y su relocalización en otro lugar distinto sin considerar las implicancias sociales, psicológicas y económicas que ello ocasionará.

83° Que, sobre esta materia, importa destacar que la Ley N°19.300 en su artículo 10, complementado con el artículo 3 del RSEIA, establece los proyectos o actividades que deben obligatoriamente ingresar al SEIA previo a su ejecución. Así, en caso que un proyecto o actividad se ajuste a alguna de las tipologías establecidas, luego se determina la vía de ingreso al sistema, vale decir por Declaración de Impacto ambiental o Estudio de Impacto Ambiental, lo que a su vez dependerá si el proyecto o actividad genera o no los efectos, características o circunstancias establecidas en artículo 11 de la Ley N°19.300.

84° Que en síntesis, un proyecto o actividad requiere necesariamente ser evaluado ambientalmente si corresponde a alguna de las causales dispuestas en los citados artículos 10 de la Ley N°19.300 y artículo 3 del RSEIA. En cambio, si estos criterios no se cumplen, no debe obligatoriamente ingresar al SEIA. Por lo tanto, **una vez verificado que aplica alguna tipología de ingreso**, recién se realiza el análisis del instrumento mediante el cual debe ser sometido a evaluación ambiental el proyecto, según si se cumple o no lo dispuesto en el ya citado artículo 11.

85° Que, en este sentido, cabe hacer presente que Jorge Bermúdez, ha señalado que *“(...) el elemento que determina el sometimiento al SEIA es la inclusión o no del proyecto o actividad en los listados señalados en la ley (art. 10) y el reglamento (art. 3) y no el impacto ambiental que se prevé ocasionará aquél.”*⁶ Por su parte, Iván Hunter Ampuero ha sostenido que *“El sistema chileno de evaluación de impacto ambiental funciona en base a un catálogo cerrado de proyectos y actividades a los que el legislador “presume de derecho” que son susceptibles, en cualquiera de sus etapas (construcción, operación o abandono), de provocar impactos ambientales (Art. 10 LGBMA).”*⁷

86° Que, asimismo, resolvió el Tercer Tribunal Ambiental en causa rol R-76-2018, en el considerando trigésimo segundo de su sentencia, indicando que *“(...) conforme ha concluido el Tribunal respecto de la primera controversia, no se ha realizado un análisis acabado, objetivo y suficientemente motivado respecto de la adecuada ejecución del Proyecto sin una RCA; es necesario, tal como postula la SMA, determinar, en primer lugar, si las obras denunciadas deben ser evaluadas ambientalmente (art. 10 LBGMA), en forma previa a la discusión respecto de cuál es la vía correcta de evaluación (DIA o EIA). En virtud de ello, las alegaciones formuladas por la Reclamante en torno al ingreso del Proyecto en la forma de un Estudio de Impacto Ambiental no podrán ser analizadas en esta oportunidad.”* (énfasis agregado).

87° Que, conforme a los antecedentes que dispone esta Superintendencia, tal como se ha señalado en esta resolución, el proyecto Puente Bicentenario no se ajusta a ninguna de las tipologías de ingreso establecidas en el artículo 10 de la Ley N°19.300, en concordancia con el artículo 3 del RSEIA. De manera tal que, no cabe realizar el análisis de los efectos, características y circunstancias que indica el artículo 11 de la misma ley.

6 BERMÚDEZ Soto, Jorge, Fundamentos del Derecho Ambiental, 2° Edición, Ediciones Universidad de Valparaíso, (2014) p. 279

7 HUNTER AMPUERO, Iván, “Caso dunas de Concón: Acerca de la obligatoriedad de someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (Corte Suprema)”, Revista Derecho (Valdivia) vol. 25 n°2 Valdivia dic. 2012, p. 256.

ii. Sobre la manifestación de una eventual hipótesis de fraccionamiento

88° Que, por otra parte, tal como se indicó en esta resolución, la denunciante también reclamó la eventual trasgresión a lo estipulado en el artículo 11 bis de la Ley N°19.300, por el eventual fraccionamiento del proyecto, señalando en su presentación que *“(…) si bien en este sentido el titular ha referido que el proyecto en denuncia consta de dos etapas, en la práctica se trata de uno sólo, pues la etapa final no es sino la prolongación del mismo puente para dar continuidad a los tramos Oriente y Poniente del Puente Bicentenario, a través de un viaducto que atravesará en forma desnivelada la línea férrea y la Av. Padre Hurtado, conectándose con el enlace Costanera e interviniendo de ese modo la comunidad de personas que en la actualidad vive en la Población Aurora de Chile.”*

89° Que, a juicio del Tercer Tribunal Ambiental, en causa rol R-78-2018 de fecha 7 de junio de 2019, el fraccionamiento consiste *“(…) que el titular o proponente divide un proyecto o actividad en dos o más proyectos, o separa alguna parte, obra o acción con el objeto de evitar la evaluación ambiental o modificar el instrumento de evaluación. Las modalidades de fraccionamiento, sin ser exhaustivos, pueden ser varias: a) El titular divide su proyecto en dos o más diferentes con el propósito de evitar la evaluación de todo o parte del proyecto, o de alguna de sus etapas; b) El titular divide su proyecto, dejando fuera alguna acción, parte, obra con el propósito de evitar la evaluación de todo o parte del proyecto, o de alguna de sus etapas c) El titular divide su proyecto, dejando fuera alguna acción, parte, obra o etapa con el propósito de variar el instrumento de evaluación de todo o parte del proyecto, o de alguna de sus etapas.”* (considerando N°28)

90° Que, con el propósito de verificar si se manifiesta una hipótesis de fraccionamiento, se debe analizar si las actividades que han sido objeto de denuncia y el examen de información realizado, cumplen con los requisitos del tipo infraccional del artículo 11 bis de la Ley N°19.300, donde se establece, en lo pertinente, lo siguiente:

“Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. (...)

No aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas”.

91° Que, para el análisis de la configuración de esta infracción, se debe determinar primeramente en qué supuesto de hecho descrito por la norma se encontraría en forma eventual el presente caso, siendo las posibilidades:

I. Fraccionamiento para eludir el ingreso al SEIA: división de un proyecto o actividad que debe ingresar al SEIA, en dos o más proyectos que individualmente no configuran ninguna tipología de ingreso al SEIA; o, división de un proyecto o actividad que debe ingresar como una sola DIA o EIA, en dos o más proyectos, en que una parte ingresa como DIA o EIA, y otra(s) parte(s) que independientemente no configura(n) ninguna tipología de ingreso al SEIA.

II. Fraccionamiento para variar la forma de ingreso al SEIA: división de un proyecto o actividad que debe ingresar como un EIA, en dos o más proyectos que individualmente ingresan como DIAs.

92° Que además, de lo dispuesto en el artículo 11 bis de la Ley N°19.300, se distinguen tres elementos a analizar, dos objetivos y uno subjetivo, para verificar la existencia de fraccionamiento. Estos supuestos deben concurrir copulativamente, y, para el caso en estudio, son los siguientes:

I. Fragmentación o división de un proyecto (elemento objetivo): se debe estar frente a un único proyecto, es decir, las supuestas partes divididas deben en realidad configurar una unidad, y responder en definitiva a “*una sola lógica*”⁸.

II. Idoneidad de la conducta para eludir el SEIA o variar el instrumento de ingreso (elemento objetivo): la división del proyecto o actividad efectivamente impide la consideración integral de los efectos, características o circunstancias que son calificados como significativos para efectos del SEIA.

III. Intencionalidad en la conducta (elemento subjetivo): debe comprobarse la existencia del elemento volitivo en la conducta del titular al dividir el proyecto, es decir, de un ánimo especial de variar la vía de ingreso.

93° Que, de acuerdo a los antecedentes en el presente caso, estamos frente a un solo proyecto que consiste en la construcción del Puente Bicentenario en su totalidad, lo que incluye tanto la construcción del puente poniente y oriente, como las obras de acceso y similares; el cual consta de dos procesos de licitación y dos empresas constructoras distintos como consecuencia del incumplimiento de la primera, denominados dichos procesos respectivamente “*Reposición sobre el Río Biobío, Puente Bicentenario Oriente y Poniente, Sector Concepción-San Pedro de La Paz, Tramo Río Biobío, Comunas de Concepción y San Pedro de La Paz, Provincia de Concepción, Región del Biobío*” y el segundo denominado “*Terminación Reposición Puente sobre Río Biobío, Puente Bicentenario Oriente y Poniente, Sector Concepción -San Pedro de la Paz, Tramo Río Biobío, Comunas de Concepción y San Pedro de la Paz, Provincia de Concepción, Región del Biobío*”.

94° Que, en este sentido, resuelve el Tercer Tribunal Ambiental señalando que “*(...) este Tribunal concluye que el proyecto, cuya eventual infracción debió ser investigada por la SMA ante la denuncia interpuesta por la Reclamante, 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 (fs. 98). Lo anterior, con independencia del hecho que, al momento de la denuncia, se encontrara iniciada la ejecución del Proyecto, restando sólo la terminación del Puente Oriente y de los accesos norte y sur para ambos puentes (...)*”⁹.

95° Que, tomando en consideración lo señalado por la denunciante y lo resuelto por el Tercer Tribunal Ambiental, la Superintendencia ha concluido en el informe de fiscalización ambiental DFZ-2017-6209-VIII-SRCA-EI, tomando en en consideración las obras destinadas a la construcción, tanto del puente poniente como del puente oriente, que no se logra identificar el primer elemento -de carácter objetivo- de la norma en comento, al existir un solo proyecto, una sola unidad, y no una fragmentación o división de este. De la misma manera, el análisis de tipologías de ingreso al SEIA, se ha realizado tomando en consideración el proyecto en su totalidad, sin que se verifique el segundo elemento de la citada norma -el fin de la fragmentación- sin existir una división para eludir el ingreso al SEIA o variar el instrumento.

⁸ Historia de la Ley N°20.417, p.549.

⁹ Considerando séptimo de la sentencia dictada en causa rol R-76-2018, del Ilustre Tercer Tribunal.

96° Que, finalmente, la consideración de la construcción de dos proyectos distintos en la Res. Ex. N°1252/2018, se trató de un error por parte de esta Superintendencia, detectado por el Tercer Tribunal Ambiental y corregido mediante la presente resolución, mas no una acción intencional por parte del titular objeto de evitar la evaluación ambiental o modificar el instrumento de evaluación, sin cumplir así con el tercer elemento de la norma en comento -de carácter subjetivo, que es la intencionalidad en la conducta.

97° Que, por lo anterior, en este caso, no se cumple con los supuestos de fraccionamiento establecidos en el artículo 11 bis de la Ley N°19.300.

g. Aplicación de medidas provisionales, con el objeto de evitar daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, en concreto, la medida de paralización de las obras del proyecto Puente Bicentenario

98° Que, en virtud de lo dispuesto por el artículo 48 de la LOSMA, la denunciante solicitó que se decretaran con carácter de urgente, en concreto, la clausura temporal o total de las faenas de construcción. Lo anterior, según indica, a fin de evitar un daño inminente al medio ambiente o acrecentar el que ya se habría ocasionado. Para fundamentar su solicitud, la denunciante simplemente se remitió en términos genéricos a lo referido en la parte principal de su presentación -de fecha 22 de agosto de 2017-, y señaló que existiría un “(...) *peligro en la demora de la adopción de medidas de resguardo tanto al medio ambiente como a las personas dado que no ha existido ningún examen predictivo en este sentido por las autoridades con competencia ambiental, pues este proyecto no ha ingresado al sistema de evaluación ambiental, debiendo hacerlo*” (énfasis agregado).

99° Que, la solicitud fue reiterada por doña Paula Andrea Villegas Hernández, con fecha 2 de octubre y 26 de diciembre, ambas de 2019 y 9 de enero de 2020, solicitando en ambas además, detener el desalojo de sus representados. Fundamenta su solicitud en que “(...) *habiendo los antecedentes vuelve a esta sede administrativa para su acertado análisis, en la situación del medio humano en el cual se encuentra insertos mis representados, surge la necesidad que vuestra autoridad decrete en favor de aquellos una medida cautelar inmediata, mientras no sea descartada en definitiva la denuncia de elusión formulada, impidiendo que mis representados continúen viéndose afectados con los avances de un mega proyecto que les genera un riesgo tanto a su salud como al patrimonio ambiental y a la conservación de la naturaleza*”.

100° Que, a juicio de la denunciante, **la construcción del Puente Bicentenario estaría provocando un reasentamiento de la comunidad de la Población Aurora de Chile**, junto a una alteración significativa de sus sistemas de vida y costumbres, al haberse advertido una alteración en sus dinámicas de desplazamiento peatonal y afectación a su identidad cultural.

101° Que, de los artículos 48 de la LOSMA y 32 de la Ley N°19.880, se desprende que los requisitos que se deben configurar para que esta Superintendencia ordene medidas provisionales son: i) la existencia de un daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas (*periculum in mora*); ii) la presentación de una solicitud fundada que dé cuenta de la infracción cometida (*fumus bonis iuris*); y iii) que las medidas ordenadas

sean proporcionales, velando por que no causen perjuicios de difícil reparación o violen derechos amparados por las leyes.

102° Que, respecto la existencia de un daño inminente al medio ambiente o la salud de las personas, producto del reasentamiento de la comunidad Población Aurora de Chile, cabe destacar que, según el Informe sobre el Proyecto de Regeneración Urbana y Habitacional de Aurora de Chile, presentado por la Seremi de Vivienda y Urbanismo, desde principio de los años 90, en la ribera norte del río Biobío, se han desarrollado proyectos habitacionales, de infraestructura, áreas verdes y equipamiento, los cuales forman parte de una intervención de regeneración urbana. Al respecto, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, por su parte, ha estado a cargo de proyectos habitacionales para la radicación de las familias del sector, comenzando con el Programa Ribera Norte (desde los años 90) y luego con el Plan Integral Aurora de Chile (del año 2014), con los denominados CNT Angol, CNT M1 y CNT M2.

103° Que a mayor abundamiento, el “Informe Sobre el Proyecto de Regeneración Urbana y Habitacional de Aurora de Chile” acompañado por la Seremi de Vivienda y Urbanismo en el oficio Ord. N°2018/2018, de fecha 3 de agosto de 2018, señala en lo pertinente que:

I. *“(…) Durante los años 2010 a 2013, el MOP da inicio a la construcción del Puente Bicentenario, que conectará a la ciudad de Concepción con las comunas de San Pedro de la Paz, Coronel, Lota y con la provincia de Arauco; en tanto el MINVU inicia los estudios de cabida de paños de terrenos identificados para la radicación definitiva de gran parte de los ocupantes irregulares del sector. El año 2014, la SEREMI MINVU propone a la Comisión Regional de Ciudad, Vivienda y Territorio, presidida por el Intendente Regional, e integrada por diversos organismos públicos, el desarrollo del Plan Integral Aurora de Chile, con el objeto de superar la marginalidad y precariedad urbana y habitacional del sector, de manera de integrarlo al territorio comunal, para lo cual resulta indispensable dar continuidad a las obras del Puente Bicentenario, de manera de conectarlo con calle Chacabuco. Aprobada esta Iniciativa, la SEREMI MINVU inicia la coordinación del conjunto de iniciativas que darán vida al mencionado proyecto”.*

II. *“No obstante, tanto el Programa Ribera Norte, en su origen, como la actual propuesta para el sector Aurora de Chile, reconocen la demanda de los ocupantes de permanecer en el mismo sector en que residen por décadas, y por ello la iniciativa urbano habitacional considera como beneficiarios directos a los habitantes del sector, identificados mediante el último catastro, realizado en Enero del 2015. De esta forma, se genera un Plan de radicación de familias que tienen comprobados antecedentes de permanencia en el sector. **Lo anterior se realizó mediante proyectos habitacionales, desarrollados en terrenos del SERVIU, emplazados al interior del mismo sector (Manzanas M1 y M2), salvo aquellas familias que voluntariamente optaron por una solución distinta, consistente en el proyecto habitacional "CNT Angol", construido aproximadamente a 2.500 metros de su residencia precaria en Aurora de Chile, en un sector también céntrico de la ciudad de Concepción”** (énfasis agregado).*

104° Que, en este sentido, aunque esta Superintendencia no pueda descartar que el reasentamiento producto de los proyectos habitacionales pueda estar generando afectación a la salud de las personas, estas no son consecuencia de la construcción del proyecto Puente Bicentenario.

105° Que, a mayor abundamiento, la solicitud de la denunciante carecería de fundamento, toda vez que los hechos descritos responden al Plan de radicación de familias, que consiste en términos generales, en la creación de proyectos habitacionales desarrollados por el Servicio de Vivienda y Urbanismo y emplazados en el mismo sector. En este contexto, el Informe sobre el Proyecto de Regeneración Urbana Habitacional de Aurora de Chile” indica que “(...) *los proyectos habitacionales, los de infraestructura, áreas verdes y los de equipamiento, forman parte de una gran intervención de regeneración urbana, formulada para la ribera norte del río Bio Bío, que se viene proyectando desde principio de los años 90 y que ha permitido consolidar diversas obras viales (avenida Costanera, Puente Llacolén, Avenida Padre Hurtado, O'Higgins Poniente; Freire Poniente, etc.); además de proyectos habitacionales para la radicación de las familias asentadas en el sector (los proyectos del Programa Ribera Norte, en una primera etapa; y luego, los denominados CNT Manzana M1 y M2, en el contexto del Plan Integral Aurora de Chile); de parques urbanos, entregados al uso público; y de grandes e importantes equipamientos de nivel intercomunal, tales como el Barrio Cívico (con diversos servicios públicos que se trasladaron al lugar, Intendencia Regional, MOP, SERVIU, Contraloría Regional, Ministerio Público)*” (énfasis agregado).

106° Que por lo tanto, al no presentarse una hipótesis de daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas producto de la construcción del proyecto Puente Bicentenario, y ante la falta de fundamentación por parte de la denunciante, se desestima la solicitud de orden de medidas provisionales.

**h. Superación del nivel de presión sonora
corregido según el D.S. N°38/2011 MMA.**

107° Que, como señaló en la presente resolución con fecha 10 de febrero, doña Paula Andrea Villegas Hernández, en representación de ciudadanos de la Población Aurora de Chile, realizó una nueva denuncia en razón de los ruidos provenientes de la actividad de construcción del proyecto Puente Bicentenario, en concreto, la ejecución de faenas diurnas y nocturnas, de lunes a domingo, en horario de 08:00 a las 00:00 horas; se informa sobre la situación particular de una persona domiciliada en el Sector de Aurora de Chile, pero sin informar la ubicación exacta del receptor (domicilio o datos de contacto). Adicionalmente, se proporcionó material audiovisual correspondiente a trabajos efectuados en horario diurno de fecha 30 y 31 de enero de 2020, en horario nocturno.

108° Que, en razón de lo anterior, con fecha 18 de febrero de 2020, a las 15:00 horas, funcionarios de esta Superintendencia se constituyeron en la calle Andrés Bello s/n, con el propósito de obtener información relativa a la ubicación de los receptores no informados en la denuncia y realizar mediciones de ruido de acuerdo a las disposiciones del D.S. N°38/2011 MMA. De la misma manera, volvieron a las 20:40 horas, para realizar una medición externa en horario nocturno. Las referidas actividades constan en el Acta de Inspección Ambiental respectiva, cuyos datos fueron registrados en la ficha que conforman el reporte técnico.

109° Que, dichos reportes precisan que el sector antes indicado, se ubica en la zona 6.1 del Plan Seccional Ribera Norte del PRCC, homologable a una Zona II del D.S. N°38/2011 MMA. Igualmente, da cuenta de que las mediciones llevadas a cabo

fueron realizadas tanto en periodo diurno como nocturno y en punto de medición externo, identificando como ruido de fondo vehículos por la calle Esmeralda y Av. Costanera.

110° Que, de forma complementaria a las actividades de terreno, se realizó un levantamiento de información mediante contacto telefónico y mediante correo electrónico con el Jefe del Subdepartamento de Medio Ambiente y Territorio del Departamento de Proyectos de la Dirección de Vialidad de la Región de Biobío. Consultado respecto de las obras denunciadas, informó que la empresa a cargo de las obras correspondía a la empresa Quilin Ltda. Esta empresa se adjudicó el contrato de construcción del ramal que une la Av. Costanera con calle Esmeralda, además de la faena de pavimentación de la Av. Costanera, obras que corresponde a proyectos distintos del Puente Oriente y Poniente (Chacabuco), contrato que efectivamente fue adjudicado a la empresa Besalco S.A.

111° Que, de las actividades de fiscalización que incluyeron inspección ambiental y examen de información, se verifica que:

I. Las faenas de construcción de la obra “Habilitación ramal enlace Costanera, calle Esmeralda con Av. Costanera Ruta 0-60” de la empresa Quilin Ltda., finalizaron en un periodo acotado, por lo que no fue posible determinar superación de norma de emisión D.S. N°38/2011 MMA tanto en horario diurno como nocturno. Las mediciones de NPS realizadas, fueron anuladas debido a la interferencia del ruido de fondo (58 dBA) en horario diurno, el que respondió principalmente a tráfico vehicular (fuente lineal) por calle Esmeralda y Av. Costanera.

II. No se observó actividad nocturna de la fuente denunciada en el sector. Se identifica y mide el Ruido de Fondo, que correspondió al tránsito de vehículos (fuentes móviles) por calle Esmeralda y por Av. Costanera, siendo esta avenida la principal fuente de ruido de fondo; adicionalmente, se percibieron emisiones correspondientes a ladridos ocasionales de perros y actividades urbanas (voces) provenientes de viviendas aledañas al ramal que une calle Esmeralda con Av. Costanera. Sin embargo, el ruido de fondo por sí solo, superó el límite nocturno para Zona II.

III. Con relación al proyecto puente en construcción por parte de Besalco SA, no fue posible verificar la superación de norma debido a que el ruido de fondo no permitió identificar el Nivel de Presión Sonora (NPS) de las actividades de las faenas, en horario diurno.

IV. Las actividades o faenas en ejecución, observables en la zona, próximas a la Av. Costanera fueron totalmente enmascaradas por el ruido de fondo, correspondiente en este caso a ruidos imprevistos, no continuos, fluctuantes, típicos de una fuente lineal (fuentes móviles correspondientes a tráfico vehicular).

112° Que, por lo tanto, esta Superintendencia concluye que no es posible determinar una superación a la norma de emisión D.S. N°38/2011 MMA, tanto en horario diurno como nocturno, atribuible a la construcción del proyecto Puente Bicentenario.

III. CONCLUSIONES.

113° Que, en atención a la descripción del proyecto denunciado, las actividades de inspección, los documentos y antecedentes entregados por diversos organismos estatales, y la sentencia del Tercer Tribunal Ambiental dictada en causa rol R-

76-2018, esta Superintendencia estimó procedente realizar el análisis sobre la posible configuración de la hipótesis de ingreso al SEIA, del artículo 10 literales a), e), h) e i) de la Ley N°19.300, desarrollados en el artículo 3 literales a.3), a.4), e.7), h.1.2) e i.5.2) del RSEIA, los cuales, luego del análisis pormenorizado previamente, se estimó no aplican en la especie. Junto con ello, se constata que tampoco se verifica ninguna de las otras tipologías de ingreso al SEIA listadas en el artículo 10 de la Ley N°19.300. Producto de lo anterior, se descartó el posible ingreso del proyecto por medio de un Estudio de Impacto Ambiental y, asimismo, la configuración de una hipótesis de fraccionamiento, considerando los artículos 11 literales b) y c), y el artículo 11 bis de la Ley N°19.300.

114° Que, el procedimiento administrativo de requerimiento de ingreso de un proyecto al SEIA, corresponde a un procedimiento especial, el cual se construye sobre la base de 3 supuestos copulativos: i) que exista un proyecto en actual ejecución; ii) que se encuentre listado en el artículo 10 de la Ley N°19.300; y iii) que no cuente con una resolución de calificación ambiental favorable. En el caso particular, no fue posible verificar el supuesto copulativo (i), dado que no se verifica la ocurrencia de ninguna de las tipologías de ingreso al SEIA listadas en el artículo 10 de la Ley N°19.300.

115° Que, asimismo, se descartó la solicitud de ordenar medidas provisionales al no existir un daño inminente al medio ambiente o la salud de las personas, como consecuencia de la construcción del proyecto Puente Bicentenario, y por no presentarse una solicitud fundada que dé cuenta de una infracción.

116° Que, a juicio de esta Superintendencia, según las actividades de inspección señaladas en la presente resolución, no es posible determinar una superación a la norma de emisión D.S. N°38/2011 MMA, tanto en horario diurno como nocturno, atribuible a la construcción del proyecto Puente Bicentenario.

117° Que, por lo tanto, en observancia al principio conclusivo enunciado en el artículo 8° de la Ley N°19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado, resulta necesario dictar un acto que se pronuncie respecto del fondo del asunto, expresando la voluntad de la Superintendencia del Medio Ambiente en orden a poner término al procedimiento iniciado con la denuncia ciudadana en contra la construcción del Puente Bicentenario.

118° Que, en razón de lo anteriormente señalado, se procede a resolver lo siguiente:

RESUELVO:

PRIMERO: **ARCHIVAR** las denuncias presentadas ante esta Superintendencia con fecha 22 de agosto de 2017, 2 de octubre de 2019 y 10 de febrero de 2020, por doña Paula Andrea Villegas Hernández, en representación de ciudadanos de la Población Aurora de Chile, en contra del proyecto Puente Bicentenario, cuyo titular es el Ministerio de Obras Públicas, dado que actualmente el proyecto no cumple con las tipologías de ingreso establecidas en el artículo 10 literales a), e), i) y h) de la Ley N°19.300, desarrollados en el artículo 3 literales a.3), a.4), e.7), y h.1.2);

De la misma manera, en la presente resolución, se ha descartado la configuración de la hipótesis de fraccionamiento, según el artículo 11 bis de la Ley N°19.300 y la infracción a la norma de emisión del D.S. N°38/2011 MMA atribuible a la construcción del proyecto Puente Bicentenario.

SEGUNDO: TENER PRESENTE que, de acuerdo al artículo 8° de la Ley N°19.300 “[*]os proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo a lo establecido en la presente ley”* (énfasis agregado). En razón de ello, esta Superintendencia estará al tanto del proceso de evaluación y del cumplimiento futuro de las medidas y acciones establecidas en caso de contar con una Resolución de Calificación Ambiental favorable.

TERCERO: RECHAZAR LA SOLICITUD DE MEDIDA PROVISIONAL, por no verificarse los requisitos del artículo 48 de la LOSMA.

CUARTO: SEÑALAR que el acceso a los expedientes físicos de las denuncias podrá ser solicitado durante el horario de atención al público en la oficina regional correspondiente de esta Superintendencia, siempre y cuando dicho funcionamiento sea permitido, conforme a la normativa sanitaria vigente, debido a la contingencia suscitada por el brote de COVID-19. Adicionalmente, se hace presente que esta resolución se encontrará disponible en el portal de Gobierno Transparente de la Superintendencia del Medio Ambiente, al que se puede acceder a través del siguiente enlace: http://www.sma.gob.cl/transparencia/denunciaciudadana_historico.html

QUINTO: RECURSOS QUE PROCEDEN EN CONTRA DE ESTA RESOLUCIÓN, de conformidad a lo establecido en el Párrafo 4° del Título III de la LOSMA, en contra de la presente resolución procede el reclamo de ilegalidad ante el Tribunal Ambiental, dentro del plazo de quince días hábiles, contados desde la notificación de esta resolución, así como los recursos administrativos establecidos en la Ley N°19.880 que resulten procedentes.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y DESE CUMPLIMIENTO.

**EMANUEL IBARRA SOTO
FISCAL
SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE**

PTB/GAR/MRM

Notificación por carta certificada:

- Sra. Paula Andrea Villegas Hernández. O'Higgins N° 640, oficina N°404, comuna de Concepción, región del Biobío.



C.C.:

- Oficina Regional de Biobío, Superintendencia del Medio Ambiente.
- División de Fiscalización y Conformidad Ambiental, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Departamento Jurídico, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Oficina de Partes, Superintendencia del Medio Ambiente.

Exp. N° 7.824/2021