



Universidad del Desarrollo
Facultad de Derecho

FRACCIONAMIENTO DE PROYECTOS VIALES
EN EL MARCO DEL INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN
IMPACTO AMBIENTAL, CASO PRACTICO

POR: LUIS ALONSO MELÉNDEZ FARÍAS

Tesina presentada ante la Facultad de Derecho de la
Universidad del Desarrollo para optar al grado de
Magíster en Derecho Ambiental

PROFESOR GUÍA
SR. JORGE CANALS DE LA PUENTE

Octubre 2024

SANTIAGO

© Se autoriza la reproducción de esta obra en modalidad acceso abierto para fines académicos o de investigación, siempre que se incluya la referencia bibliográfica.

© Se autoriza la reproducción de fragmentos de esta obra para fines académicos o de investigación, siempre que se incluya la referencia bibliográfica.

Dedicatoria

Para ti, que siempre apoyas mis chistes malos.
Para ellos, que nos necesitan y debemos formar.
Para nosotros, que somos familia.

Ismael Serrano

*Que el destino no parió la miseria en la que duermes,
nació de las voluntades de mil hombres y mujeres,
que nada está escrito para siempre. **Despierta.***

TABLA DE CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN.....	1
2.	DEFINICIÓN DE PROYECTO.....	5
3.	MARCO LEGAL.....	7
3.1	Ministerio de Obras Públicas (MOP).....	7
3.2	Dirección General de Obras Públicas (DGOP).....	8
3.3	Dirección de Vialidad (DV).....	9
3.4	Manual de Carreteras (MC).....	10
3.5	Clasificación de Camino.....	11
3.6	Ciclo de Vida de un Proyecto Vial.....	12
3.7	Sistema de Evaluación Impacto Ambiental.....	14
3.8	Fraccionamiento de Proyecto.....	17
3.8.1	Ley N° 19.300.....	17
3.8.2	Reglamento del SEIA.....	19
3.8.3	Superintendencia de Medio Ambiente (SMA).....	20
3.8.4	Requisito “a sabiendas”.....	22
3.8.5	Efectos Sinérgicos.....	23
4.	CASO PRACTICO.....	24

4.1	Estudio de Prefactibilidad.....	26
4.2	Estudio de Ingeniería	29
5.	JURISPRUDENCIA.....	32
5.1	Corte Suprema Sentencia Rol 10220-2011.....	32
5.2	Corte Suprema Sentencia Rol 177-2017	35
5.3	Tercer Tribunal Ambiental Sentencia Rol R 60-2017.....	37
5.4	Segundo Tribunal Ambiental Sentencia Rol R 207-2019	39
6.	CONCLUSIONES.....	42
7.	BIBLIOGRAFÍA.....	44
7.1	Libros y Revistas.....	44
7.2	Tesis y Tesinas.....	46
7.3	Otros Documentos	47
7.4	Normas	49
7.5	Lista de Jurisprudencia	51

TABLA DE FIGURAS

Figura N° 2.1: Ciclo de Vida de un Proyecto Vial	13
Figura N° 2.2: Etapas Estudio de Ingeniería Vial	14
Figura N° 3.1: Red Vial Región del Biobío y Región de la Araucanía	25
Figura N° 3.2: Alternativas de Trazado Estudio de Prefactibilidad	27
Figura N° 3.3: Resumen de Inversiones de Proyecto	28
Figura N° 3.4: Tramos del Estudio de Ingeniería	30
Figura N° 3.5: Foto Satelital Tramos Estudio de Ingeniería	31

ABREVIATURAS

BCN	Biblioteca del Congreso Nacional de Chile
BNC	Biblioteca Nacional de Chile
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
DFL	Decreto con Fuerza de Ley
CONAMA	Comisión Nacional del Medio Ambiente
COREMA	Comisión Regional del Medio Ambiente
DGOP	Dirección General de Obras Públicas
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
DV	Dirección de Vialidad
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EIU	Estudio de Impacto Urbano
IAT	Informe Ambiental-Territorial
MC	Manual de Carreteras
MDS	Ministerio de Desarrollo Social y Familia
MOP	Ministerio de Obras Públicas
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
PdC	Plan de Cumplimiento
PTAS	Planta de Tratamiento de Aguas Servidas
PTAS y AP	Planta de Tratamiento de Aguas Servidas y Agua Potable
RCA	Resolución de Calificación Ambiental

RSEIA	Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental
SEIA	Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental
SERNATUR	Servicio Nacional de Turismo
SMA	Superintendencia de Medio Ambiente
SEA	Servicio de Evaluación Ambiental
ZOIT	Zona de Interés Turístico

RESUMEN

El presente trabajo aborda el análisis de lo señalado en el Artículo N° 11 bis de la Ley 19.300 y en el Artículo N° 14 del Decreto N° 40 del RSEIA. Estas normativas establecen que “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 SEIA”.

El análisis del caso práctico (Proyecto Vial) permite evidenciar una forma de fraccionamiento, al dividir el proyecto en tramos e ingresar al SEIA solo una parte de dicho proyecto (elusión). Dicha tramificación se realiza en forma previa al desarrollo de la ingeniería, sin contar con información de detalle relevante.

Lo anterior contradice el principio preventivo y de evaluación integral de los impactos ambientales, ambos pilares fundamentales del SEIA. El principio de evaluación integral busca asegurar que los impactos ambientales sean evaluados de manera completa y no segmentada, garantizando la transparencia y la efectividad del proceso de evaluación.

Finalmente, se examina la existencia de jurisprudencia que, de manera directa o indirecta, pueda aportar claridad sobre cómo abordar estas prácticas de elusión y las implicaciones legales asociadas.

1. INTRODUCCIÓN

En el interminable debate para definir cuál es el objetivo fundamental de la actividad humana, existen dos líneas conceptuales que abogan por definirla como el Desarrollo Humano o el Crecimiento Económico.

Entendiendo **desarrollo humano** como la ampliación de las oportunidades que tienen las personas de poder acceder a una vida más larga, más saludable y plena¹, en cambio el **crecimiento económico**, es entendido exclusivamente como el aumento de la producción total de bienes y servicios de un país de un año a otro, es visto como elemento de juicio para evaluar a la administración gubernamental en muchos países y al bienestar de su población².

En el caso de Chile, desde los albores de la dictadura militar, período comprendido desde el golpe militar del 11 de septiembre de 1973, hasta el 11 de marzo de 1990, fecha en que asume como Presidente don Patricio Aylwin Azócar³, económicamente, se produce una pugna entre los partidarios de un proyecto nacionalista y desarrollista y aquellos que sustentan la implementación de un esquema económico neoliberal, con énfasis en el protagonismo del sector privado y en el desarrollo de una estrategia de apertura del comercio exterior, la rebaja de los aranceles a la importación y la reducción del Estado con la venta o

¹ RANIS y STEWART (2002) p. 8.

² RUIZ (2020) p. 1.

³ BCN (2024a).

privatización de sus empresas, dejando a éste en un rol subsidiario⁴. Finalmente, se definió que la opción neoliberal era el método para alcanzar el anhelado espejismo conceptual de “país desarrollado” y en función de lo anterior la Junta Militar⁵ se aboco a la modificación de las instituciones del estado chileno.

En dicha transformación, la evaluación de impacto ambiental no fue incluida, aunque ya, los Estados Unidos de Norteamérica en 1969 a través de su National Environmental Policy Act (NEPA)⁶, promulga una herramienta practica para permitir a los tomadores de decisión actuar de la manera más informada posible. Recién en 1990 Chile da el primer paso para construir una institucionalidad ambiental, creando la CONAMA⁷, tomando como base, entre otras cosas que; *“Las implicancias multisectoriales de los problemas ambientales, y la importancia que se desarrollen las condiciones legales e institucionales que permitan y aseguren a las generaciones futuras una nación con mecanismos eficaces para la protección ambiental y el uso sostenible de sus recursos naturales renovables”⁸.*

A partir de septiembre del año 1993, la evaluación ambiental de los proyectos seguía directrices establecidas en el Instructivo presidencial **“Pauta para la**

4 BCN (2024b).

5 BCN (2024c), la Junta Militar toma el poder político, estableciendo un gobierno autoritario. Entre otras medidas inmediatas, decreta la clausura el Congreso Nacional, el receso a los partidos políticos e instaura el Estado de Sitio en todo el país. La Junta Militar, en sus comienzos estuvo integrada por el general Augusto Pinochet Ugarte, Comandante en Jefe del Ejército, general Gustavo Leigh Guzmán, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, almirante José Toribio Merino Castro, Comandante en Jefe de la Armada, y por el general César Mendoza Durán, General Director de Carabineros.

6 CURRIE (2023) p. 7.

7 Decreto N° 240/1990 del Ministerio de Bienes Nacionales.

8 Considerando N° 5 del Decreto N° 240/1990 del Ministerio de Bienes Nacionales.

Evaluación Ambiental de Proyectos de Inversión”⁹, la cual, por ejemplo, precisaba que *“el estudio debe realizarse sobre la base de la globalidad del proyecto antes de la etapa de ejecución. Es un estudio único que no puede ser llevado a cabo por aspectos, partes o territorios involucrados, en forma parcial”¹⁰*.

Ya en 1994, fue adecuadamente abordada con la promulgación de la Ley N° 19.300 Sobre Bases Generales del Medio Ambiente y que define en la letra j) del artículo 2° la evaluación de impacto ambiental como el “procedimiento, a cargo del Servicio de Evaluación Ambiental¹¹, que, en base a un Estudio o Declaración de Impacto Ambiental, determina si el impacto ambiental de una actividad o proyecto se ajusta a las normas vigentes”¹².

Uno de los mayores vacíos que contenía la Ley N° 19.300 decía relación con la imposibilidad de requerir y consecuentemente sancionar la falta de sometimiento al SEIA¹³.

En 2005, CEPAL / OCDE desarrollan el Informe denominado “Evaluaciones del Desempeño Ambiental CHILE”, el cual incluía el periodo de 1990-2004¹⁴, dicho documento entregó una serie de conclusiones y recomendaciones ambientales,

⁹ CONAMA (1993).

¹⁰ CONAMA (1993), Criterios Generales para la Aplicación del Procedimiento, literal b), p. 7.7.

¹¹ Modificado por la Ley N° 20.417, que reemplaza la frase “de la Comisión Nacional del Medio Ambiente o de la Comisión Regional respectiva, en su caso,” por “del Servicio de Evaluación Ambiental”.

¹² CARRASCO (2018) p. 7.

¹³ BERMÚDEZ (2014) p. 465.

¹⁴ CEPAL y OCDE (2005) p. 16.

entre las cuales se puede destacar “el establecimiento de un órgano de inspección ambiental”, que sería la base para el nacimiento de la SMA¹⁵.

Chile en 2010 y con el objetivo de incorporarse a la OCDE incluyó dichas recomendaciones en la Ley N° 20.417, que también permitió subsanar la omisión de poder sancionar la falta de sometimiento al SEIA, incorporando en la Ley N° 19.300 el artículo 11 bis, que *“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 SEIA”*.

Lamentablemente, dicha incorporación no detuvo la costumbre de titulares de intentar burlar el sistema, aduciendo elevados costos o demoras en la evaluación ambiental.

Esta práctica es particularmente preocupante en proyectos viales debido a la magnitud de los impactos que pueden generar. Los proyectos viales tienen el potencial de afectar extensas áreas geográficas, alterar ecosistemas, fragmentar hábitats, y causar efectos negativos en las comunidades locales, la flora y la fauna. Si se evalúan fragmentos del proyecto de forma aislada, es posible que no se detecten los impactos acumulativos o sinérgicos, lo que puede llevar a una subestimación de los efectos adversos del proyecto en su totalidad.

En el marco del SEIA, **la fragmentación de proyectos viales debe ser considerada una infracción porque va en contra del principio de evaluación integral de los impactos ambientales**, ya que se exige que los proyectos sean

¹⁵ CEPAL y OCDE (2005) p. 18.

evaluados en su conjunto para garantizar que todos los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y las comunidades locales sean identificados y mitigados adecuadamente.

2. DEFINICIÓN DE PROYECTO

En una primera aproximación se buscó una definición **ambiental** de “Proyecto” **dada por la Ley 19.300¹⁶ o por el Decreto N° 40¹⁷**, lamentablemente dicha definición no existe, por lo cual tratamos de definirlo de la mejor manera posible y que fuera útil para el presente trabajo.

El término “Proyecto” nace del latín *proiectus* y para los autores Nassir Sapag Chain, Reinaldo Sapag Chain y José Manuel Sapag Puelma¹⁸ *“un proyecto es la búsqueda de una solución inteligente al planteamiento de un problema tendiente a resolver, entre tantas, una necesidad humana”*, un concepto amplio pero que permite visualizar el objetivo específico de un proyecto, *resolver una necesidad*.

En la misma línea conceptual la Guía de los Fundamentos para la Dirección de Proyectos¹⁹ define como proyectos a *“un esfuerzo temporal que se lleva a cabo para crear un producto, servicio o resultado único”*. La naturaleza temporal de los proyectos implica que un proyecto tiene un principio y un final definidos. El final

¹⁶ Ley Sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

¹⁷ Aprueba Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

¹⁸ SAPAG CHAIN, N., SAPAG CHAIN, R. y SAPAG PUELMA (2014) p. 1.

¹⁹ Project Management Institute (2013) p. 3.

se alcanza cuando se logran los objetivos del proyecto, cuando se termina el proyecto porque sus objetivos no se cumplirán o no pueden ser cumplidos, o cuando ya no existe la necesidad que dio origen al proyecto.

Por el contrario, para la Real Academia de la Lengua Española se define como el *“conjunto de escritos, cálculos y dibujos que se hacen para dar idea de cómo ha de ser y lo que ha de costar una obra de arquitectura o de ingeniería”*, una aproximación más técnica que agrega valor para la correcta comprensión de lo involucrado en un proyecto.

En cambio, la Dirección de Vialidad (DV) del Ministerio de Obras Públicas (MOP) define como proyecto a *“toda intervención sobre la red vial que implique un conjunto indivisible de inversiones, tendiente a mejorar las características físicas y operacionales de ella”*²⁰.

Finalmente, podemos comprender que un proyecto vial posee cuatro características intrínsecas; es una **solución inteligente**, de **carácter temporal** (posee un inicio y fin claros), **indivisible** y tendiente a **resolver una necesidad**.

²⁰ MOP (2023) p. 37.

3. MARCO LEGAL

A continuación, se presenta el marco legal en cual se desarrollan los proyectos viales y que define el concepto de fraccionamiento de proyectos.

3.1 Ministerio de Obras Públicas (MOP)

El 21 de junio de 1887 durante la presidencia del Abogado Sr. José Manuel Balmaceda²¹ se dictó una ley que reorganizó los cinco ministerios existentes en la época y creó el de **Industria y Obras Públicas**, institución que contaba con tres secciones: Industria, Obras Públicas, Ferrocarriles y Colonización. Lo anterior se basó en la bonanza salitrera que vivía el país y del respectivo cobro de impuesto por él Estado, por lo cual Balmaceda se propuso modernizar la infraestructura del país, poniendo especial énfasis en la expansión de la red ferroviaria²².

El actual MOP es la Secretaría de Estado encargada del planeamiento, estudio, proyección, construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación de las **obras públicas fiscales** y el organismo coordinador de los planes de

²¹ BCN (2024d). José Manuel Balmaceda (Bucalemu, 19 de julio de 1840 – Santiago, 19 de septiembre de 1891). Político del Partido Liberal. Presidente de la República entre el 18 de septiembre de 1886 y el 29 de agosto de 1891. Senador entre 1885 y 1886 y diputado por cinco periodos, entre 1864 y 1885. Ministro de Estado durante la presidencia de Domingo Santa María.

²² BNC (2024).

ejecución de las obras que realicen los Servicios que lo constituyen y de las demás entidades a que se refieren los artículos 2° y 3° de esta Ley²³.

3.2 Dirección General de Obras Públicas (DGOP)

Mediante el artículo N° 8 de la Ley 15.840/1964 se crea la DGOP, dependiente del MOP y que estará formada por los siguientes servicios²⁴:

- i. Dirección de Planeamiento.
- ii. Dirección de Arquitectura.
- iii. Dirección de Riego (Actual Dirección de Obras Hidráulicas).
- iv. Dirección de Vialidad.
- v. Dirección de Obras Portuarias.
- vi. Dirección de Aeropuertos.
- vii. Dirección de Contabilidad y Finanzas.

Además, es necesario complementar que la DGOP actúa como la representación legal del MOP y por consiguiente es responsable de ingresar al SEIA los proyectos que elaboren los diferentes Servicios y que cumplan con los requerimientos del artículo 10 de la Ley 19.300 y en el artículo 3° del RSEIA.

²³ Artículo N° 1 de la Ley 15.840 (1964).

²⁴ Artículo N° 13 DFL N° 850 (1998).

3.3 Dirección de Vialidad (DV)

A la DV corresponderá la realización del estudio, proyección, construcción, mejoramiento, defensa, reparación, conservación y señalización de los caminos, puentes rurales y sus obras complementarias que se ejecuten con fondos fiscales o con aporte del Estado y que no correspondan a otros Servicios de la DGOP²⁵.

Adicionalmente, le corresponderá, la construcción de balsas, balsaderos y ferry-boats que sean necesarios para unir los caminos públicos y su explotación. Sin perjuicio de lo establecido en el inciso cuarto del citado artículo, la construcción de aceras y soleras de las calles o avenidas que sean declaradas caminos públicos en áreas urbanas y su conservación, estarán a cargo de los Gobiernos Regionales o de la Municipalidad de Santiago, según el caso²⁶.

Además, es dable señalar que la DV implementa tres instrumentos de evaluación de impactos ambientales a todos sus proyectos, DIA o EIA para aquellos que deben ingresar al SEIA e IAT para aquellos que no ingresan. El IAT posee requerimientos propios, definidos por la propia DV y que no necesariamente se equiparan a los estándares del SEIA.

²⁵ Artículo N° 18 DFL N° 850 (1998).

²⁶ Artículo N° 27 DFL N° 850 (1998).

3.4 Manual de Carreteras (MC)

El Manual de Carreteras de la DV es un documento técnico que sirve de guía y marco de referencia general para las diferentes acciones que son de competencia técnica del Servicio, y como tal, unifica criterios, procedimientos, especificaciones y metodologías que implica el desarrollo de un proyecto vial y que guardan relación con las diversas fases que conforman el ciclo de vida del mismo, esto es, preinversión, inversión y operación, para otorgar así, un estándar técnico y de servicio mínimo en las carreteras y caminos de la DV.²⁷

El MC es parte de los documentos que integran los Contratos de Obras Públicas, y sus **disposiciones son vinculantes** para las partes que intervienen en él. Al explicitar el cumplimiento del MC en los Términos de Referencia y/o las Especificaciones Técnicas de la licitación respectiva, se vuelve un documento técnico-vinculante desde ese momento y deberá cumplirse de acuerdo con las estipulaciones del contrato.²⁸

Adicionalmente, las bases de licitación de los proyectos viales indican en el numeral 3.4 que *“el consultor deberá realizar los estudios, investigaciones, análisis y desarrollos requeridos para cumplir los objetivos, considerando la legislación vigente y las normas, instructivos y pautas existentes, entre los cuales se detallan expresamente los diferentes volúmenes del MC, en sus versiones vigentes”*.

²⁷ MOP (2023) p. 3.

²⁸ MOP (2023) quinto párrafo. p. 4.

3.5 Clasificación de Camino

Actualmente nuestra legislación reconoce dos tipos de caminos según su uso y propiedad y que son los siguientes:

Camino Particulares: Son los construidos a expensas de personas particulares en tierras que les pertenecen, aunque los dueños permitan su uso y goce a todos.^{29 30}

Camino Público: Son caminos públicos las vías de comunicación terrestres destinadas al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público. Se considerarán, también, caminos públicos, para los efectos de esta ley, las calles o avenidas que unan caminos públicos, declaradas como tales por decreto supremo, y las vías señaladas como caminos públicos en los planos oficiales de los terrenos transferidos por el Estado a particulares, incluidos los concedidos a indígenas.³¹

Adicionalmente los caminos públicos pueden ser clasificados en³²:

Caminos Nacionales: el Camino Longitudinal, los que unen las capitales de provincia con el Longitudinal y los que sean calificados como tales por el Presidente de la República.

Caminos Regionales: el resto de los caminos públicos.

²⁹ Artículo N° 1 Decreto N° 2.190 (1930).

³⁰ Artículo N° 592 del Código Civil.

³¹ Artículo N° 24 DFL N° 850 (1998).

³² Artículo N° 25 DFL N° 850 (1998).

Caminos Internacionales: Todos aquellos caminos públicos que cuenten con una declaración expresa del Presidente de la República.

Para el desarrollo de este Trabajo de Titulación, se analizará un proyecto de obras viales interurbanas (camino público) dependiente de la Dirección de Vialidad del MOP.

3.6 Ciclo de Vida de un Proyecto Vial

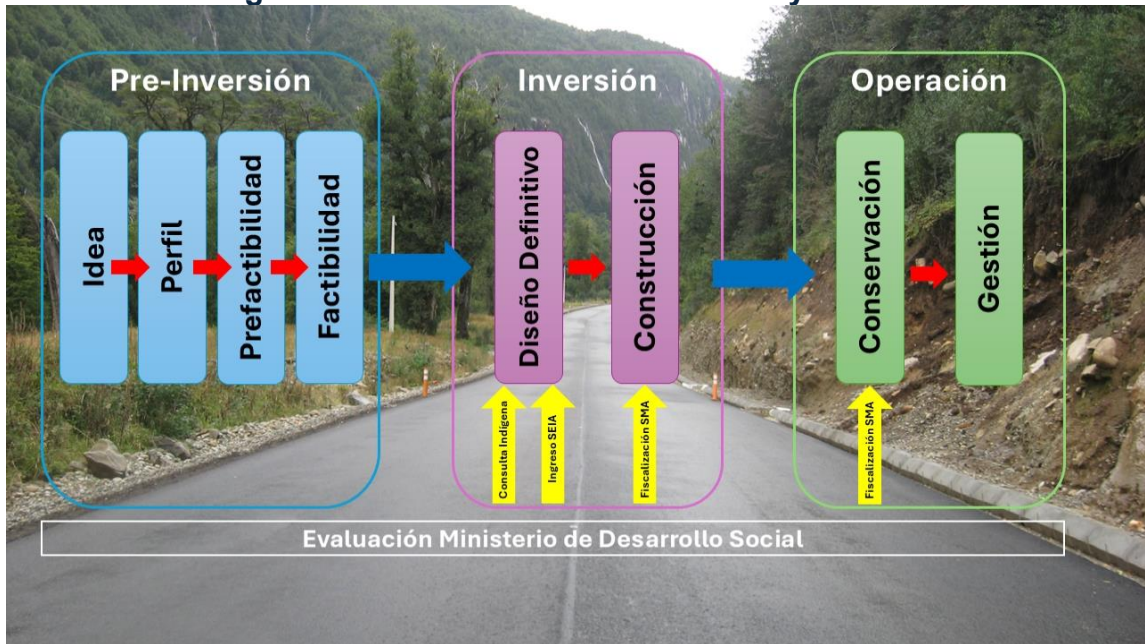
Los proyectos viales son inversiones del fondo público, reguladas por el **Sistema Nacional de Inversiones** del MDS, quien es el responsable de evaluar las iniciativas de inversión que solicitan financiamiento para su ejecución, para determinar en forma previa su rentabilidad social, velando por la eficacia y eficiencia del uso de los fondos públicos, de manera que respondan a las estrategias y políticas de crecimiento y desarrollo económico y social que se determinen para el país³³.

Por lo cual, es factible que, durante la evaluación antes indicada, se puedan encontrar proyectos con distintos estados de avance y elaboración; para facilitar su identificación, clasificación y gestión, se dividen en 3 fases o estados.³⁴

³³ Artículo N° 1 Ley N° 20.530 (2011).

³⁴ TIMANÁ (2023) p. 8.

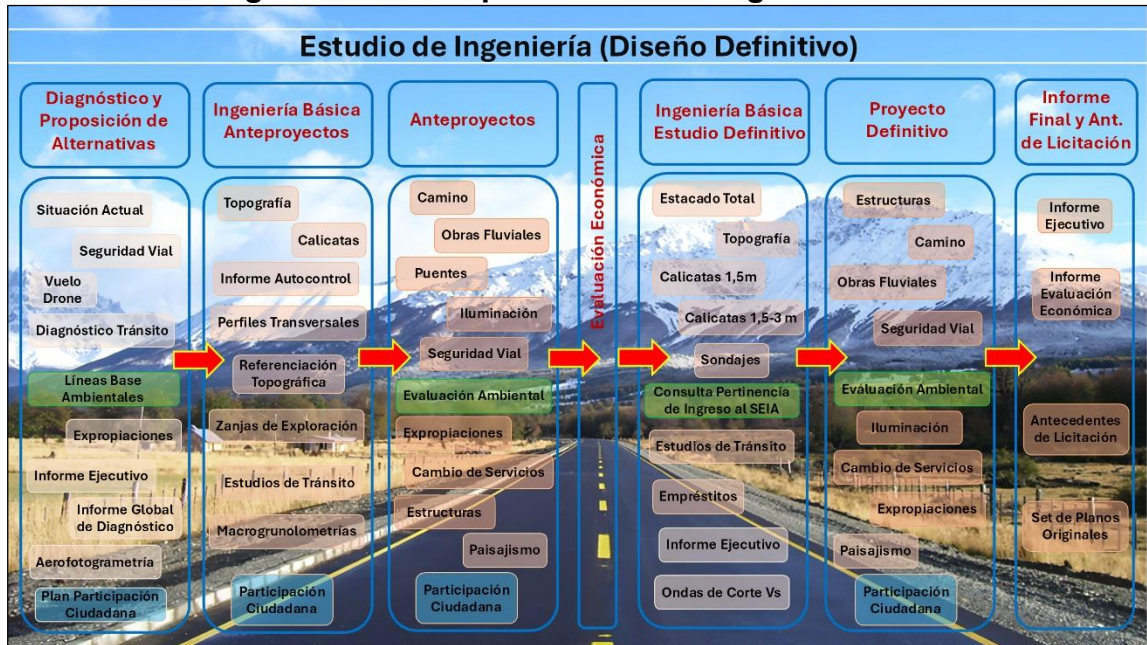
Figura N° 3.1: Ciclo de Vida de un Proyecto Vial



Fuente: Elaboración Propia en base al Volumen 1 Tomo II del Manual de Carreteras, Junio 2023.

Este proceso escalonado es esencial para que las autoridades competentes puedan tomar decisiones informadas sobre el proyecto, determinando su avance a una etapa más desarrollada, su paralización temporal o su abandono definitivo. No obstante, lo indicado anteriormente, es la práctica habitual de la DV incorporar al Diseño Definitivo (Estudio de Ingeniería) la **Etapa de Factibilidad** (Anteproyectos). En esta misma etapa, de Diseño Definitivo, se realiza la evaluación ambiental de impactos, mediante la aplicación de alguno de los instrumentos que posee la DV (IAT, DIA o EIA), ingreso al SEIA y aplicación de Consulta Indígena, en el caso de ser necesario. Lo anterior se puede apreciar en la siguiente figura:

Figura N° 3.2: Etapas Estudio de Ingeniería Vial



Fuente: Elaboración Propia utilizando Bases de Licitación publicadas por la Dirección de Vialidad en Mercado Público.

Para análisis del Caso Practico, el proyecto vial se encuentra en la Etapa de Diseño Definitivo (Estudio de Ingeniería) y en forma previa se desarrollo un Estudio de Prefactibilidad que recomendó avanzar a Diseño Definitivo. En ambas ocasiones el MDS aprobó fondos para ejecutar los estudios antes indicados.

3.7 Sistema de Evaluación Impacto Ambiental

En términos generales los “Sistemas de Evaluación de Impacto Ambiental” son **instrumentos de gestión ambiental de carácter preventivo**, cuyo principal

objetivo es incorporar consideraciones ambientales en los procesos y actividades que acompañan el crecimiento económico de un país”.³⁵

Para nuestra legislación, la Evaluación Ambiental es el **procedimiento**, a cargo del SEA, que, en base a una DIA o EIA, determina si el impacto ambiental de una actividad o proyecto se ajusta a las normas vigentes³⁶.

En otras palabras, de lo que se trata es de identificar, **predecir** y **evaluar de manera previa** (carácter preventivo y predictivo)³⁷ un impacto ambiental³⁸ y adoptar las medidas o exigencias que sean necesarias para que esta actividad o proyecto no solo se ajuste a Derecho, sino, además, mitigue, repare o compense apropiadamente sus efectos en base a un procedimiento reglado o integrado para ello.³⁹

El procedimiento de evaluación finaliza con un acto administrativo final que otorga la autorización administrativa de funcionamiento a dicho emprendimiento (RCA), la que es vinculante para los organismos de la Administración del Estado relacionados con la evaluación y calificación ambiental.⁴⁰

Finalmente, la RCA respectiva puede ser reclamada administrativamente ante la autoridad competente por el responsable del proyecto en caso de una calificación ambiental desfavorable o en caso de que esta establezca condiciones o

³⁵ CARTER GAMBERINI, V., HENRÍQUEZ RUIZ, C., & BRUNA MORALES, C. (2019)

³⁶ Letra j) del artículo N° 2 de la Ley N° 19.300.

³⁷ CARRASCO (2018) p. 16.

³⁸ Definido como “la alteración del medio ambiente, provocada directa o indirectamente por un proyecto o actividad en un área determinada”. Letra k) artículo N° 2 de la Ley 19.300.

³⁹ CARRASCO (2018) pp. 7-8.

⁴⁰ CARRASCO (2018) párrafo 2. p. 12.

exigencias carentes de motivación o proporcionalidad. Una vez resueltos estos recursos de reclamación y agotada la vía administrativa, podrá reclamarse ante el Tribunal Ambiental competente, y ante lo que estos tribunales resuelvan, podrá interponerse por cualquiera de las partes un recurso de casación en la forma o en el fondo según corresponda ante la Corte Suprema.

El ingreso al SEIA de los proyectos viales queda definido por el artículo N° 10 de la Ley 19.300, respectivamente en sus letras e)⁴¹, p)⁴² y s)⁴³, a su vez el RSEIA a través del artículo N° 3 en sus letras e.7)⁴⁴, e.8)^{45 46} y e.9)⁴⁷.

Adicionalmente, el artículo N° 8 de la Ley 19.300 señala expresamente que *“los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo con lo*

⁴¹ Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, **autopistas** y los **caminos públicos** que puedan afectar áreas protegidas.

⁴² Ejecución de obras, programas o actividades **en áreas** que formen parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, humedales urbanos y en otras áreas colocadas bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita. Modificado por la Ley N° 21.600 (2023).

⁴³ Ejecución de obras o actividades que puedan significar una alteración física o química a los componentes bióticos, a sus interacciones o a los flujos ecosistémicos de humedales que se encuentran total o parcialmente dentro del límite urbano, y que impliquen su relleno, drenaje, secado, extracción de caudales o de áridos, la alteración de la barra terminal, de la vegetación azonal hídrica y ripariana, la extracción de la cubierta vegetal de turberas o el deterioro, menoscabo, transformación o invasión de la flora y la fauna contenida dentro del humedal, indistintamente de su superficie. Agregado mediante Ley N° 21.202 (2020).

⁴⁴ 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.

⁴⁵ Se entenderá que los caminos públicos pueden afectar áreas protegidas, cuando se localicen en las áreas definidas en el inciso quinto del artículo 8 de este Reglamento.

⁴⁶ Se entenderá por áreas protegidas cualesquiera porciones de territorio, delimitadas geográficamente y establecidas mediante un acto administrativo de autoridad competente, colocadas bajo protección oficial con la finalidad de asegurar la diversidad biológica, tutelar la preservación de la naturaleza o conservar el patrimonio ambiental.

⁴⁷ Ejecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuarios de la naturaleza, parques marinos, reservas marinas o en cualesquiera otras áreas colocadas bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita.

establecido en la presente ley". Lo cual se entiende que deberán contar con la respectiva RCA favorable en forma previa a su ejecución.

3.8 Fraccionamiento de Proyecto

La ley no provee una definición de la expresión fraccionamiento, lo que fuerza a adoptar la definición de la Diccionario de la Real Academia de la Lengua. Según ésta, el verbo "fraccionar" significa "dividir algo en partes o fracciones", de lo que se infiere que, siendo fracción sinónimo de "parte", es subconjunto de un todo.⁴⁸

El objeto del fraccionamiento solo puede ser⁴⁹:

- i) Variar el instrumento de evaluación para evitar un EIA.
- ii) Eludir ingreso al SEIA, es decir, eludir o evadir la evaluación ambiental del proyecto.

3.8.1 Ley N° 19.300

El Abogado Sr. Jorge Bermúdez Soto, lo preciso claramente en su libro Fundamentos de Derecho Ambiental, señalando que "uno de los mayores vacíos

⁴⁸ Torres (2017) p. 1.

⁴⁹ Naranjo (2014).

que contenía la Ley N° 19.300 decía relación con la imposibilidad de requerir y consecuentemente sancionar la falta de sometimiento al SEIA”.⁵⁰

Lo anterior se solucionó con la promulgación Ley N° 20.417 que incorporó en la Ley 19.300 el Artículo N° 11 bis⁵¹, el siguiente texto:

“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 SEIA. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del SEA, para ingresar adecuadamente al sistema.

No se 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”.

A modo de complementar y entender de mejor manera el concepto de “etapa”, debemos recurrir a la definición de la Real Academia Española, es una “fase en el desarrollo de una acción u obra”. Por su parte, ejecutar algo “por etapas” es hacerlo “gradualmente, por partes sucesivas”. **Por consiguiente, un proyecto o actividad será ejecutado por etapas si las**

⁵⁰ Bermúdez (2014) p. 465.

⁵¹ Artículo Primero N° 9 Ley 20.417 (2010).

fases en el desarrollo de la acción u obra se ejecutan gradualmente por partes sucesivas.⁵²

3.8.2 Reglamento del SEIA

El Artículo N° 14 del Reglamento de SEIA⁵³ establece que:

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 SEIA. Corresponderá a la Superintendencia determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente el ingreso adecuado, previo informe del SEA.

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, aplicándose en todo caso lo establecido en el artículo 11 ter de la Ley⁵⁴.

Los EIA y DIA deberán indicar expresamente si sus proyectos o actividades se desarrollarán por etapas. En tal caso, deberá incluirse una descripción somera de tales etapas, indicando para cada una de

⁵² SOTO (2022) p. 21.

⁵³ Decreto N° 40 (2012).

⁵⁴ En caso de modificarse un proyecto o actividad, la calificación ambiental deberá recaer sobre dicha modificación y no sobre el proyecto o actividad existente, aunque la evaluación de impacto ambiental considerará la suma de los impactos provocados por la modificación y el proyecto o actividad existente para todos los fines legales pertinentes.

ellas el objetivo y las razones o circunstancias de que dependen, así como las obras o acciones asociadas y su duración estimada.

En línea con este precepto, existen situaciones en que sí pueden legítimamente dividirse los proyectos. Así, por lo demás, se enfatizó en la discusión parlamentaria; en diversas ocasiones se insistió en que los proyectos que se realizan por etapas, o que correspondan a literales diferentes del artículo 10 de la Ley N°19.300, **son “excepciones” al fraccionamiento**. Lo anterior, ya que el objetivo no es castigar la mera división de proyectos, sino que el uso abusivo de la planificación para generar un escenario en que los proyectos o algunas de sus partes no se evalúen, o no se evalúen sus impactos como conjunto; en otras palabras, que se logre evadir, en definitiva, una evaluación de impacto ambiental adecuada.⁵⁵

3.8.3 Superintendencia de Medio Ambiente (SMA)

En relación con el fraccionamiento de proyectos la Ley N° 20.417 en su artículo N° 3 entrega a la SMA la potestad de requerir el ingreso al SEIA en los siguientes supuestos⁵⁶:

⁵⁵ SOTO (2022) p. 22.

⁵⁶ Bermúdez (2014) pp. 465 y 466.

Omisión Absoluta: El artículo 3.i) señala que la SMA podrá “requerir, previo informe del Servicio de Evaluación, mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de proyectos o actividades que conforme al artículo 10 de la ley N° 19.300, debieron someterse al SEIA y no cuenten con una RCA, para que sometan a dicho sistema el EIA o DIA, correspondiente”.

En este supuesto el titular del proyecto listado en el artículo 10 de la Ley 19.300 debió haberse sometido al SEIA, pero no lo hizo, iniciando la ejecución de este. Debe tenerse en cuenta para la determinación de la obligación de someterse si el proyecto o actividad se encuentra efectivamente listado en el artículo N° 3 del RSEIA, con la remisión al artículo 10 no será suficiente para la aplicación del requerimiento.

Omisión Parcial: Por su parte, el artículo 3.j) dispone que la SMA puede “Requerir, previo informe del SEA, mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de RCA, que sometan al SEIA, las modificaciones o ampliaciones de sus proyectos o actividades que, conforme al artículo 10 de la Ley N° 19.300, requieran de una nueva RCA.

Fraccionamiento: La ley otorga la facultad de requerir el sometimiento en los casos en que el proyecto fue fraccionado, con la finalidad de evitar el

sometimiento o variar la vía de evaluación. En tal sentido el artículo 3.k) dispone que corresponde a la SMA: *“Obligar a los proponentes, previo informe del SEA, a ingresar adecuadamente al SEIA cuando éstos hubiesen fraccionado sus proyectos o actividades con el propósito de eludir o variar a sabiendas el ingreso al mismo, sin perjuicio de lo señalado en el inciso segundo del artículo 11 bis de la Ley N° 19.300”*.

En este sentido, se entiende que existe tanto la condición por parte del titular o proponente de no fraccionar sus proyectos o actividades y el deber por parte de la SMA de exigir a los titulares o proponentes ingresar adecuadamente al SEIA una vez identificada la falta. Sin embargo, esta obligación por parte de la SMA, opera cuando el fraccionamiento se ha consumado, es decir, cuando un proyecto se ejecuta sin RCA siendo que sí la necesitaba de acuerdo con sus condiciones o bien, cuando se lleva a cabo con una RCA favorable asociado a una DIA, cuando en verdad se requería un EIA.⁵⁷

3.8.4 Requisito “a sabiendas”

La incorporación del concepto de “Fraccionamiento” en nuestro marco regulatorio ambiental, también incluyó la necesidad de demostrar la condición de “a

⁵⁷ BRIONES (2019) p. 19-20.

sabiendas”, elemento subjetivo⁵⁸. Por lo que, para configurar la trasgresión normativa se debe acreditar la actitud deliberada del titular de la actividad para dividir el proyecto⁵⁹, con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al SEIA.

En otras palabras, el alto estándar probatorio introducido por la expresión “a sabiendas” conspira contra la aplicación expedita de la ley⁶⁰, pero al mismo tiempo es un elemento del tipo necesario para configurar la figura antijurídica, es decir, la ley exige la intención positiva, es decir, la claridad absoluta de que quien fracciona lo hace con la clara intención de eludir o evadir el SEIA⁶¹.

3.8.5 Efectos Sinérgicos

El artículo 2.h bis) de la Ley 19.300 define el efecto sinérgico como *“aquel que se produce cuando el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente”*.⁶²

⁵⁸ Tercer Tribunal Ambiental (2018), Rol 60-2017, Junta de Vecinos Panitao con SMA, considerando 11°.

⁵⁹ DATTWYLER (2020) p. 9.

⁶⁰ TORRES (2017) p. 1.

⁶¹ TORRES (2017) p. 1.

⁶² Sin embargo, esta obligación de incorporar los impactos sinérgicos a la evaluación ambiental es aplicable solo a los EIA.

Por otra parte, la división de proyectos puede reflejar la intención del titular, de evitar el análisis de los efectos sinérgicos de proyectos relacionados como parte de una evaluación ambiental integral.⁶³

De aquí la relevancia de considerar, tanto la presencia de impactos, como la manifestación de impactos de efectos sinérgicos, al evaluar un caso de fraccionamiento de proyectos.⁶⁴

4. CASO PRACTICO

La Ruta Q-45 es un camino enrolado⁶⁵ por la DV y posee una longitud aproximada de 136 kilómetros, que se desarrollan desde su origen en la ciudad de Los Ángeles⁶⁶ (Región del Biobío) hasta el límite internacional con Argentina. Se encuentra pavimentada hasta el km 78,5 (Central Hidroeléctrica El Abanico), los posteriores 10 kilómetros poseen una carpeta granular y los kilómetros restantes son principalmente de arena volcánica.

⁶³ PÉREZ (2017) p. 253.

⁶⁴ DATTWYLER (2020) p.10.

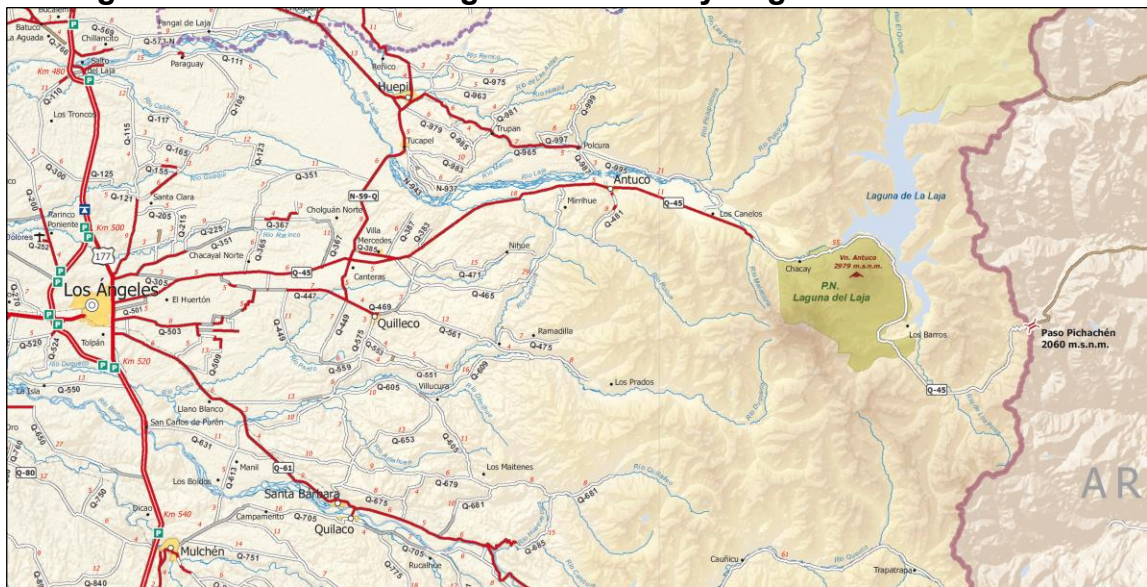
⁶⁵ Se conoce comúnmente como enrolamiento de caminos, la declaración de un camino en calidad de público, en virtud de un procedimiento que supone la asignación de números por medio de roles, de ahí el término común de “enrolar”. El enrolamiento de un camino supone su tuición por parte de la DV, la que se traduce en la obligación de esta entidad de mejorarlo, repararlo y conservarlo, entre otras obligaciones. Wilkins (2014).

⁶⁶ Decreto N° 1.555/2002 del MOP que declara camino público el tramo urbano de la Ruta Q-45, Los Ángeles-Canteras-Laguna Laja, sector: Los Ángeles-Canteras, desde la Ruta 5 hasta el límite urbano Oriente, a través de Camino a Antuco.

La Ruta en comento tiene una relevancia estratégica, ya que permite una conexión directa con el Paso Internacional Pichachén^{67 68}, el cual durante el año 2004 a instancias de la XLIV Reunión del Grupo Mixto Chileno-Argentino⁶⁹ fue incorporado dentro de la lista de los 26 pasos fronterizos priorizados.

A la fecha del presente documento la construcción de dicho Paso Fronterizo se encuentra programada para el último trimestre de 2024⁷⁰.

Figura N° 4.1: Red Vial Región del Biobío y Región de la Araucanía



Fuente: Cartas Camineras 2016, Dirección de Vialidad, Escala 1:500.000.

- 67 Mediante Resolución Exenta N° 170/2008 de la Comisión Regional de Medio Ambiente califica favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto "Construcción Complejo Fronterizo Pichachén, Comuna de Antuco, Región del Biobío".
- 68 Resolución SEA Exenta N° 069/2018, resuelve consulta de pertinencia del proyecto "Construcción Complejo Fronterizo Pichachén", indicando que el proyecto antes indicado requiere ingresar obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución. En consideración a los antecedentes aportados por el Titular y lo expuesto especialmente en los considerandos N° 6 y 8 de la presente Resolución.
- 69 Reunión desarrollada en la ciudad de Santiago, el 12 de agosto de 2014 y en la cual se abordaron los temas de pasos prioritarios y nuevo plan de inversiones; estudios de alternativas de conectividad de la Zona Sur Chile-Argentina; estado de situación de las rutas internacionales en los principales pasos fronterizos binacionales; modernización y construcción de complejos fronterizos; gestión del Sistema Cristo Redentor; estado Conectividad Ferroviaria.; conectividad Digital, entre otros.
- 70 Diario Concepción (2024).

Pichachén es el Paso fronterizo de la Provincia del Neuquén con mayor densidad en términos de integración fronteriza local, a raíz de la fuerte vinculación que existe entre los pueblos que habitan en cercanías de este, lo cual se traduce en una oportunidad para potenciar la capacidad portuaria regional y vincular la conexión entre el Atlántico y el Pacífico por rutas mucho más cortas y potenciar rubros productivos como: forestal, fruticultura, acero y otras ventajas de la región. Asimismo, para capturar las futuras exportaciones argentinas de gas y petróleo. Destacan los avances en investigación energética en la provincia de Neuquén que dieron por resultados el descubrimiento de un importante yacimiento de gas y petróleo en la zona de Vaca Muerta⁷¹ y la posibilidad de inversión chilena en la explotación del citado yacimiento.

4.1 Estudio de Prefactibilidad

El Estudio de Preinversión fue desarrollado durante los años 2016 y 2017 por CITRA Consultores en Ingeniería de Transporte Limitada y tenía como objetivo *“conocer la conveniencia técnica, económica, social, ambiental y territorial de materializar un mejoramiento de la Ruta Q-45 en el tramo que se desarrolla entre el sector de Abanico (km 78,8) y el Límite Internacional con Argentina (km*

⁷¹ Vaca Muerta es una formación geológica de shale (petróleo de esquisto o shale oil y gas de lutita o shale gas) situado en las provincias de Neuquén, Río Negro, La Pampa y Mendoza, en Argentina. Según el informe de 2013 de la Agencia de Información Energética las reservas alcanzan los 27 mil millones de barriles, lo que significa multiplicar por diez las actuales reservas de la Argentina.

136,485), abarcando una longitud de 57,895 kilómetros”, según se puede apreciar en la siguiente figura:

Figura N° 4.2: Alternativas de Trazado Estudio de Prefactibilidad



Fuente: Estudio de Prefactibilidad, CITRA 2017.

Para la correcta evaluación de la Ruta Q-45, se definieron las siguientes alternativas⁷²:

Alternativa 1: Esta alternativa utiliza el mejoramiento del actual emplazamiento de la ruta.

⁷² CITRA (2017) p. 28.

Alternativa 2: Alternativa similar a la 1, pero que incorpora la variante 1 como mejoramiento de trazado en el sector donde se emplazan las animitas de la tragedia de Antuco.

Alternativa 3: Alternativa similar a la 1, pero incorpora la variante 2 como mejoramiento de trazado.

Alternativa 4: Alternativa similar a la 1, pero incorpora la variante 3 como mejoramiento de trazado en el sector de Los Barros.

Alternativa 5: Alternativa similar a la 1, pero incorpora las tres variantes anteriormente expuestas como mejoramiento integral de la ruta.

Alternativa 6: Mejoramiento del camino existente, con las alternativas de camino antes mencionadas en la alternativa 2 y 4.

Figura N° 4.3: Resumen de Inversiones de Proyecto

UTILIZACIÓN RUTA EXISTENTE		EXISTENTE CON MEJORAMIENTO 1		EXISTENTE CON MEJORAMIENTO 2		EXISTENTE CON MEJORAMIENTO 3		EXISTENTE CON LOS 3 MEJORAMIENTOS		EXISTENTE CON MEJORAMIENTOS 1 Y 3	
ALT 1		ALT 2		ALT 3		ALT 4		ALT 5		ALT 6	
Long. (km)	Costo MM\$	Long. (km)	Costo MM\$	Long. (km)	Costo MM\$	Long. (km)	Costo MM\$	Long. (km)	Costo MM\$	Long. (km)	Costo MM\$
57.928	45,195	57.853	47,866	57.544	49,389	56.841	44,462	56.382	51,327	56.766	47,133

Fuente: Estudio de Prefactibilidad, CITRA 2018.

Finalmente, el Estudio de Prefactibilidad recomendó avanzar a la Etapa de Diseño Definitivo (Estudio de Ingeniería) con la Alternativa 4 (menor costo) y una longitud de 56,8 km, lo cual concuerda con la extensión total del Estudio de 57,85 km, justificando que el proyecto es una *“Nueva conexión pavimentada con*

*Argentina, siendo un paso alternativo a **Pino Hachado**⁷³, pero por la región del Biobío. Mejorando el acceso al sector de Laguna del Laja y Volcán Antuco, de alto valor turístico. Generará flujo de paso hacia La Provincia de Los Ángeles e intercambio económico y cultural con el territorio argentino*⁷⁴. Adicionalmente, se precisó que este proyecto resulta ser sensible en uno de sus tramos, y **deberá ingresar al SEIA por encontrarse dentro del Parque Nacional Laguna del Laja**, es necesario precisar que no existe ninguna recomendación en función de subdividir la extensión del Proyecto.

4.2 Estudio de Ingeniería

Con fecha 17.05.2019⁷⁵ y mediante Publicación el Diario Oficial N° 42.356 la DV llama a licitación pública el **Estudio de Ingeniería Mejoramiento Ruta Q-45, Abanico - Paso Internacional Pichachén, Antuco, Región del Biobío**, con una extensión de 58 kilómetros, comenzando en el sector de Chacay, cercano a la Central Hidroeléctrica El Abanico y culmina en el límite internacional con Argentina⁷⁶.

El objetivo del trabajo de consultoría es desarrollar un Estudio de Ingeniería de detalle, que concluya en un proyecto vial, que, a través de sus planos,

⁷³ Paso Fronterizo con Argentina, ubicado a 1.884 msnm, en la Comuna de Curacautín, Región de La Araucanía.

⁷⁴ CITRA (2017) p. 89.

⁷⁵ MOP (2019).

⁷⁶ MOP (2019) p. 44.

documentos y memorias de respaldo, **permita construir las obras** consideradas en las Bases de Concurso.⁷⁷

El **nivel de detalle** del proyecto será la del tipo **definitivo** y deberá permitir a la DV **contratar la construcción** de las obras mediante licitación pública.⁷⁸

En el desarrollo del proyecto, el Consultor deberá elaborar los estudios ambientales y territoriales que se especifican en el Anexo Complementario⁷⁹, los que, en sus diferentes etapas, **detectara los impactos generados, propondrá las medidas de mitigación** respectivas y generará todos los antecedentes necesarios para obtenerlos permisos ambientales que se requieran para construir la obra. Se procederá con los componentes territoriales asociados al proyecto, cuyo análisis será continuo y sistemático durante todo el transcurso del estudio de ingeniería.⁸⁰

Adicionalmente y para efectos del desarrollo del Estudio se consideran dos tramos, según el siguiente detalle:

Figura N° 4.4: Tramos del Estudio de Ingeniería

Tramo	Inicio (km)	Fin (km)	Longitud (km)	Características
1	78,5	109,0	30.5	Tramo que abarca desde el fin del pavimento en el sector Abanico, hasta 2 kms posteriores a la salida del Parque Nacional Laguna del Laja.

⁷⁷ MOP (2019) p. 53, primer párrafo.

⁷⁸ MOP (2019) p. 53, segundo párrafo.

⁷⁹ MOP (2019) p. 36, se especifica que para el Tramo N° 1 corresponde realizar un EIA y para el Tramo N° 2 la evaluación ambiental se debe realizar mediante un IAT.

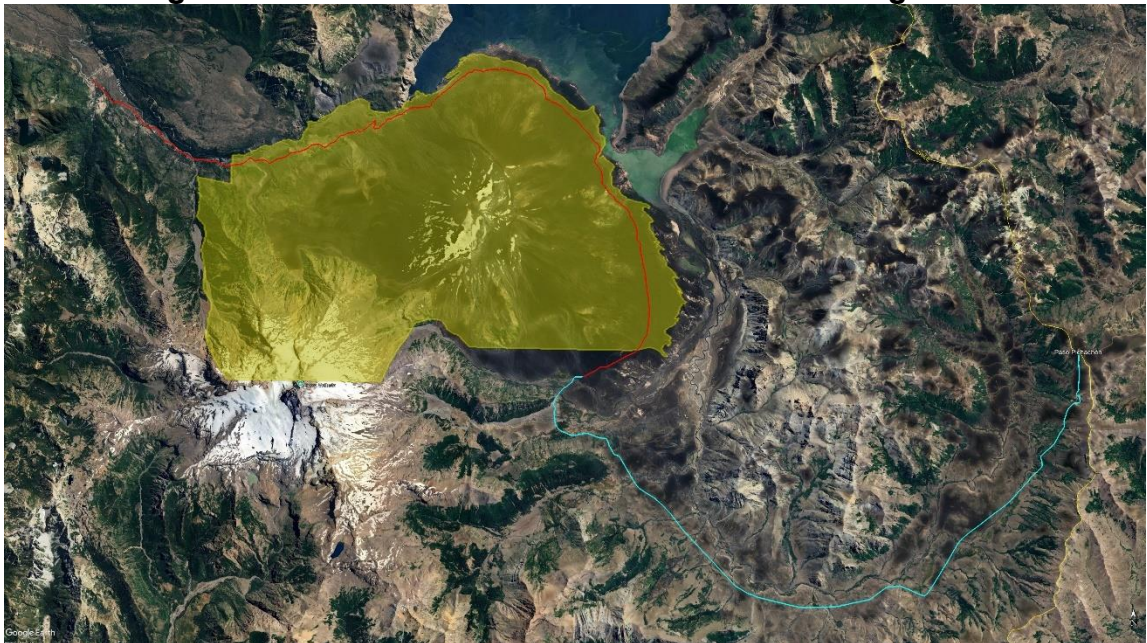
⁸⁰ MOP (2019) p. 54, sexto párrafo.

2	109,0	136,5	27,5	Tramo que se emplaza 2 kms después de la salida del Parque Nacional Laguna del Laja (Dm 109.000) hasta el Límite Internacional con la República Argentina.
---	-------	-------	------	--

Fuente: Bases de Licitación del Estudio de Ingeniería.

Los tramos antes indicados (en rojo Tramo N° 1, Celeste Tramo N° 2 y Parque Nacional Laguna del Laja en amarillo) quedan representados gráficamente en la siguiente figura:

Figura N° 4.5: Foto Satelital Tramos Estudio de Ingeniería



Fuente: Elaboración Propia utilizando información publicada en Mercado Público y Google Earth.

Según lo indicado en las Bases de Licitación⁸¹, solamente el Tramo N° 1 debe ingresar al SEIA, lo anterior fue ratificado durante el proceso de preguntas y respuesta mediante Circular Aclaratoria N° 1⁸².

⁸¹ MOP (2019) p. 50.

⁸² Preguntas y Respuestas N° 16 y 17 de la Circular Aclaratoria N° 1 del 11.06.2019.

De lo anterior se desprende que el consultor que se adjudique el proceso de licitación poseerá un mandato directo de carácter contractual para confeccionar y tramitar un EIA exclusivamente para el Tramo N° 1, dejando de lado el ingreso al SEIA del Tramo N° 2.

5. JURISPRUDENCIA

A continuación, se presentan cuatro Sentencias que poseen en común el abordar el tema de fraccionamiento de proyectos, aunque no siendo su tema central permiten aclarar y complementar ciertos conceptos.

5.1 Corte Suprema Sentencia Rol 10220-2011

Recurso de protección presentado por diversas personas naturales y jurídicas en contra de la COREMA de la Región de Aysén, por haber dictado la Resolución Exenta N° 225 del 13.05.2011, que calificó favorablemente el proyecto “**Hidroeléctrico de Aysén**”, cuyo titular es **Centrales Hidroeléctricas de Aysén S.A.**, con la finalidad de que se deje sin efecto la citada resolución y/o se adopten las providencias necesarias para restablecer el imperio del derecho y asegurar la debida protección de quienes se sienten afectados, por estimar conculcadas las garantías constitucionales de los numerales 1, 2, 3, 8 y 24 del artículo 19 de la Carta Fundamental.

Seguidamente, los recursos de protección son rechazados por la Tercera Sala de la Corte Suprema, integrada por los Ministros Sr. Héctor Carreño S., Sr. Pedro Pierry A., Sra. Sonia Araneda B., Sr. Haroldo Brito C. y Sra. María Eugenia Sandoval G., se destacan los votos en contra de los Ministros señora Araneda y señor Brito.

Entre los considerandos que sustentan el fallo en comento, es posible resaltar los siguientes:

Considerando N° 25: Que, finalmente, otro de los aspectos controvertidos dice relación con la alegada fragmentación del proyecto.

Se sostiene que Hidroaysén, desde el punto de vista de su desarrollo operacional, **ha fragmentado las obras y actividades que componen el proyecto en dos subproyectos distintos:** uno, el de las centrales y obras anexas; y otro, el de las líneas de transmisión. Se argumenta que es un hecho público y notorio la interdependencia de ambas obras, y que al someterlas a un estudio de impacto ambiental en forma separada se impide la determinación de los efectos sinérgicos de todos los agentes que componen el proyecto. Lo anterior permitió además alterar la competencia del órgano encargado de conocer del estudio de impacto ambiental, pues al presentarlo en forma separada el procedimiento se inició ante la COREMA Región de Aysén, en circunstancias que de haberse presentado correctamente en forma conjunta debió haber sido evaluado por la

CONAMA, como organismo nacional y por expresa disposición de la ley, en atención a que el impacto recaería en siete regiones del país.

Considerando N° 26: Que de la lectura del texto de la Ley N° 19.300 como de la Ley N° 20.417 no puede concluirse que el ordenamiento jurídico exija perentoriamente que ambos proyectos se presenten a evaluación en forma conjunta. Es más, lo que prohíbe el artículo 11 bis de la Ley 19.300, incorporado por la Ley 20.417, **es que a sabiendas se fraccione un proyecto o actividad con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al SEIA**, lo que no se advierte que en la especie haya ocurrido.

En efecto, en su oportunidad el titular del proyecto de líneas de transmisión deberá presentarlo a evaluación ambiental porque así lo exige el artículo 10 letra b) de la Ley 19.300, y específicamente a un EIA debido a lo expuesto en la letra e) del artículo 11 del texto citado.

Considerando N° 27: Que además, si como producto de la presentación y evaluación del proyecto de líneas de transmisión se verificare un **efecto sinérgico en relación al proyecto relativo a las centrales que no haya sido contemplado**, puede procederse a la revisión de la RCA de este último, tal como lo permite el artículo 25 quinquies de la Ley N° 19.300 que faculta la revisión excepcional de oficio o a petición del titular o del directamente afectado cuando, ejecutándose el proyecto, las variables evaluadas y contempladas en el plan de

seguimiento sobre las cuales fueron establecidas las condiciones o medidas hayan variado sustantivamente en relación a lo proyectado o no se hayan verificado, todo ello con el objeto de adoptar las medidas necesarias para corregir dichas situaciones.

5.2 Corte Suprema Sentencia Rol 177-2017

Con fecha 12.06.2013, don Mauricio Fierro Lavado, remitió una denuncia en contra de las Sociedades Mediterráneo S.A., Inversiones y Rentas Los Andes S.A. e Inmobiliaria e Inversiones Iihue Limitada, por la construcción de un camino de alto tonelaje que uniría la Central de Pasada Mediterráneo con la Ruta V-721 a la altura Puente Cheyre, en circunstancias que configurarían un fraccionamiento de proyecto.

Con fecha 05.02.2014 la Corporación Puelo Patagonia, ingreso a la SMA una denuncia por los mismos hechos a los que se refieren la denuncia antes indicada. Mediante Ord. N° 131483 del SEA de fecha 23.09.2013, por medio del cual se responde consulta de la diputada Sra. Marisol Turres Figueroa, relativa al camino de construcción y su relación con el EIA del proyecto Central de Pasada Mediterráneo. En dicho ordinario se informa que dicho camino no forma parte del proyecto en evaluación, que es construido por Inversiones y Rentas Los Andes S.A., tiene por objeto permitir el acceso a varias de sus propiedades y a la Hacienda Pucheguín, en la se analizan y desarrollan diversos proyectos

forestales y turísticos, así como la subdivisión y posterior venta de parcelas de agrado.

Finalmente, se resuelve formular cargos exclusivamente en contra de Inversiones y Rentas Los Andes S.A., basado en que el hecho, acto u omisión constituye una infracción conforme el artículo N° 35 letra b) de la Ley Orgánica de la SMA, en cuanto ejecución de proyectos y desarrollos actividades para los que hay la ley exige RCA, sin contar con ella.

Corporación Puelo Patagonia, presento dos reclamaciones, de conformidad con el artículo 17 N° 3 de la Ley N° 20.600. A través de la primera acción se impugna la Resolución Exenta N° 1/2015, dictada por la SMA, que **formula cargos por elusión** en contra de Inversiones y Rentas Los Andes S.A., según el artículo 35 letra b) de la Ley Orgánica de la SMA y en opinión de la Corporación los cargos **debieron formularse por fraccionamiento** puesto que el referido camino forma parte del Proyecto Central de Pasada Mediterráneo, constituyéndose en la única vía de acceso.

Por medio de la segunda reclamación se impugna la Resolución Exenta N° 4/2016 de la SMA que aprueba PdC presentado por la referida empresa en el procedimiento sancionatorio iniciado con la formulación de cargos reseñada precedentemente y se sostiene que no es procedente aprobar el PdC, puesto que no hay elusión sino fraccionamiento del Proyecto Central de Pasada Mediterráneo.

Las reclamaciones inciden en procedimiento sancionatorio (D-073-2015)⁸³, mediante el cual se sanciona a Inversiones y Rentas Los Andes S.A., por infringir los artículos N° 8 y 10 de la Ley 19.300 y artículo N° 3 del RSEIA, al ejecutar proyectos y desarrollo de actividades para los que la ley exige RCA⁸⁴, sin contar con ella (elusión).

Finalmente, la Corte Suprema señala que según lo prevenido en los artículos 764, 765, 766, 767, 768 y 805 del Código de Procedimiento Civil, se rechazan los recursos de casación en la forma y en el fondo deducidos en lo principal.

5.3 Tercer Tribunal Ambiental Sentencia Rol R 60-2017⁸⁵

Junta de Vecinos Panitao Alto Camino Los Pinis interpuso reclamación en contra de la Resolución Exenta N° 1267 de fecha 25 de octubre de 2017, dictada por la SMA.

La Resolución Reclamada acogió recurso de reposición deducido por Empresa de Servicios Sanitarios San Isidro S.A. (ESSSI S.A) en contra de la Resolución Exenta N° 1008, de fecha 8 de septiembre de 2017, dictada por la SMA en el procedimiento administrativo Rol REQ-005-2017, la que requirió a ESSSI ingresar al SEIA, el proyecto denominado “Solución transitoria para la captación

⁸³ SMA (2015).

⁸⁴ Construcción de un camino rural privado que uniría la Ruta V-721 con la Central Hidroeléctrica Mediterráneo, al interior de la ZOIT de las Cuencas de los Ríos Puelo y Cochamo de la Región de Los Lagos, declarada como tal mediante Resolución Exenta N° 567 de 05.06.2007 del SERNATUR.

⁸⁵ Acumula Rol N° R 61-2017.

y provisión de servicios de agua potable y tratamiento y disposición de aguas servidas para el sector de Panitao, ubicado la comuna de Puerto Montt, X Región. En definitiva, la Resolución Reclamada acogió el recurso referido y dejó sin efecto el requerimiento de ingreso aludido.

A continuación, se resaltan los párrafos más interesantes de los Considerandos N° 10 y 11⁸⁶ de la sentencia en comento y que aportan luces al tema del fraccionamiento de obras viales:

a. En todos estos casos, existe una **unidad de propósito en el proyecto donde los fraccionados se necesitan los unos a los otros** de modo de generar el resultado esperado⁸⁷. De esta forma, el proponente impide evaluar posibles efectos sinérgicos y presenta una línea de base incompleta.

En definitiva, el fraccionamiento elude la correcta evaluación ambiental de todos los impactos de un proyecto, ya sea al evitar el SEIA, o en su interior, al rehuir el procedimiento que permite la adecuada estimación de los impactos ambientales.

b. Que otro elemento de juicio del art. 11 bis LBGMA es la necesidad de determinar en sede administrativa si el **proponente de un proyecto actuó o no a sabiendas (“Elemento Subjetivo”).?** A juicio de estos

⁸⁶ E. ¿hubo fraccionamiento de proyecto?, Fojas 1315 a 1319.

⁸⁷ Sentencia de 28.08.2012, Excm. Corte Suprema, Rol N° 1960-2012, caso “Castilla”, considerandos vigésimo noveno y trigésimo.

sentenciadores, el proponente debió saber que su conducta, en cualquiera de los dos casos de fraccionamiento, impedía la correcta evaluación ambiental de todos los impactos de su proyecto.

... es que el estándar de prueba del “Elemento Subjetivo” del art. 11 bis LBGMA **debe ajustarse al balance de probabilidades**, por el que se debe declarar existente dicho elemento si resulta más probable que no que el proponente supiera de todos los impactos del proyecto y aún así varió su instrumento de evaluación ambiental o eludió el SEIA.

5.4 Segundo Tribunal Ambiental Sentencia Rol R 207-2019

Con fecha 02.12.2013 Inmobiliaria Ciudad de Batuco S.A. la DIA “**Proyecto Inmobiliario Estancia Batuco**” que incluye la construcción de 409 viviendas. Se agrega a la evaluación de dicha DIA el EIU aprobado bajo el nombre de “**Proyecto Habitacional Hacienda de Batuco**”, que comprende la edificación de un total de 5.575 viviendas en un plazo estimado de 22 años.

Mediante Resolución Exenta N° 180 de 20.03.2014 se calificó ambientalmente favorable el proyecto “**Planta de Tratamiento de Agua Potable y Planta de Tratamiento de Aguas Servidas Hacienda Batuco**”, el cual tiene por finalidad prestar servicio al loteo habitacional en el sector Hacienda Batuco en la comuna de Lampa. Se indica que dicho loteo contará con 220 viviendas para el año 2012 y un total de 5.500 viviendas dentro de un período de 37 años.

Que el Considerando N° 42 de la Resolución Exenta N° 1⁸⁸, señala que los antecedentes descritos dan cuenta que el Proyecto “Hacienda Batuco” , proyecto inmobiliario que por primera vez fue presentado a la autoridad administrativa el 2010 con la presentación del primer EIU, **en su proceso de ejecución se ha visto fraccionado**, presentándose: por un lado, una DIA por la PTAS y AP que prestará servicios al proyecto, la cual **se encuentra estrechamente vinculada** al conjunto urbanístico presentado en el EIU; por otro, una DIA por un conjunto de 409 viviendas, a ser construidas en el sector Este del predio y, finalmente construyéndose, sin previa evaluación ambiental, un conjunto de viviendas en el sector Oeste del predio. **El efecto de este fraccionamiento ha sido que se ha eludido el SEIA, al no haberse evaluado todo el conjunto de casas construidas** en el Lote 18 del predio, por las cuales Inmobiliaria Brisas de Batuco S.A. presento una consulta de pertinencia al SEA Región Metropolitana con fecha 12.06.2014.

Adicionalmente en el Considerando N° 44, se señala que cada una de las sociedades señaladas en el considerando precedente contribuyó al fraccionamiento del proyecto “Hacienda Batuco” **aportando cada una de ellas una parte relevante para la comisión de la infracción**, ya sea mediante la ejecución directa de las acciones que configuran el fraccionamiento, ya sea coordinando su ejecución a través del control o jerarquía sobre otras sociedades.

⁸⁸ Resolución Exenta N° 1/Rol D23-2015 de la SMA con fecha 10.06.2015, formula cargos contra Inmobiliaria Monte Aconcagua y otros, por infracción en relación con el artículo 11 bis de la Ley 19.300.

La coordinación se ha presentado al interior de ambos grupos de sociedades (el grupo encabezado por Inversiones y Asesorías HyC S.A. y el grupo encabezado por Aconcagua S.A.), así como entre ambos grupos.

SMA mediante resolución Exenta N° 3/Rol D-23-2015 de 23.07.2015 aprueba PdC presentado por Aconcagua S.A. y otros y suspende procedimiento sancionatorio.

Mediante Resolución Exenta N° 7 de fecha 25.06.2018 la SMA declara el incumplimiento de PdC y reanuda procedimiento sancionatorio, en forma posterior y mediante Resolución Exenta N° 9 de fecha 03.04.2019 se resuelve recurso de reposición y levanta suspensión del procedimiento.

El Segundo Tribunal Ambiental determino acoger la reclamación deducida por Aconcagua S.A. y otros en contra de las Resoluciones Exentas N° 7/2018 y N° 9/2019, dictadas por la SMA, por carecer de una debida motivación, dejándolas sin efecto y ordenando a la reclamada reanudar la ejecución del PdC presentado por las reclamantes, conforme a lo señalado en la parte considerativa de esta sentencia.

Finalmente, la Corte Suprema mediante Sentencia Rol N° 18.996-2021 declaran inadmisibles los recursos de casación en la forma y en el fondo interpuestos por la reclamada (SMA) con fecha 22.02.2021, en contra de la sentencia en comento de fecha 03.02.2021, dictada por el Segundo Tribunal Ambiental.

6. CONCLUSIONES

En términos generales, el fraccionamiento de proyectos busca, eludir el ingreso al SEIA o variar el instrumento de evaluación, evitando la elaboración de un EIA que es el instrumento más complejo de elaborar y tramitar.

Para el caso específico del Proyecto Vial analizado, la DV desde el punto de vista de su desarrollo operacional, **ha fragmentado las obras y actividades que componen el proyecto en dos subproyectos distintos**, desconociendo que los tramos fraccionados se necesitan el uno al otro para lograr cumplir con el objetivo del Proyecto. Al ingresar al SEIA solamente el tramo ubicado al interior del Parque Nacional, se ha eliminado la posibilidad de presentar una línea base adecuada y completa que permita evaluar correctamente los impactos ambientales del proyecto, incluyendo los impactos sinérgicos.

¿Se cumple el elemento subjetivo de “a sabiendas” ?, se cumple cabalmente, ya que la propia DV en forma previa a ejecutar el Estudio de Ingeniería, decide dividir en 2 tramos el proyecto e indicado que solamente un tramo ingresaría al SEIA, lo anterior queda expresamente señalado en las respectivas bases de licitación. Específicamente, los Proyectos Viales comprenden una solución técnica viable en función de resolver la ausencia o calidad de la infraestructura vial urbana o interurbana de nuestro país, por su propia naturaleza son proyectos **indivisibles** por razones técnicas, legales o ambientales y solo se podrían ejecutar por etapas

en función de su costo y de los recursos económicos disponibles anualmente en el presupuesto de la Dirección de Vialidad.

Por lo antes indicado y en el marco del SEIA, **la fragmentación de proyectos viales debe ser considerada una infracción, porque va en contra del carácter preventivo del SEIA y de una adecuada evaluación integral de los impactos ambientales**, ya que se exige que los proyectos sean evaluados en su conjunto para garantizar que todos los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y las comunidades locales sean identificados y mitigados adecuadamente.

Esta práctica es particularmente preocupante en proyectos viales debido a la magnitud de los impactos que pueden generar. Los proyectos viales tienen el potencial de afectar extensas áreas geográficas, alterar ecosistemas, fragmentar hábitats, y causar efectos negativos en las comunidades locales, la flora y la fauna. Si se evalúan fragmentos del proyecto de forma aislada, es posible que no se detecten los impactos acumulativos o sinérgicos, lo que puede llevar a una subestimación de los efectos adversos del proyecto en su totalidad.

7. BIBLIOGRAFÍA

7.1 Libros y Revistas

BERMÚDEZ SOTO, Jorge (2014): *Fundamentos de Derecho Ambiental* (Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, segunda edición).

CARRASCO QUIROGA, Edesio (2018): *Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, Análisis y Resolución de Casos Prácticos* (Santiago, Ediciones DER, primera edición).

CITRA (2017): *Estudio de Prefactibilidad Mejoramiento Ruta Q-45, Abanico – Paso Internacional Pichachén, Antuco, Región del Biobío*. Informe Ejecutivo. Disponible en [Aquí](#). Fecha de Consulta: 20 de octubre de 2024.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (2019): *Bases de Licitación del Estudio de Ingeniería Mejoramiento Ruta Q-45, Abanico - Paso Internacional Pichachén, Antuco, Región del Biobío*. Licitación Pública N° 5048-11-LR19 del 17 de mayo de 2019. Disponible en [Aquí](#). Fecha de Consulta: 24 de octubre de 2024.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (2023): *Manual de Carreteras Volumen 1 Tomo II, Evaluación de Proyectos Viales Interurbanos*.

PÉREZ GONZÁLEZ, Gonzalo (2017): *Análisis jurisprudencial del fraccionamiento de proyectos. Central Castilla y Línea 3 del Metro*. Revista Justicia Ambiental, Año VIII, N° 9, Diciembre 2017. Disponible en [Aquí](#). Fecha de Consulta: 22 de octubre de 2024.

PROJECT MANAGEMENT INSTITUTE (2013): *Guía de los Fundamentos para la Dirección de Proyectos* (Guía del PMBOK®, Quinta edición).

RANIS, Gustav y STEWART, Frances (2002): *Crecimiento Económico y Desarrollo Humano en América Latina*. Revista de la CEPAL N° 78. Diciembre 2002. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 19 de octubre de 2024.

RUIZ NÁPOLES, Pablo (2020): *Sobre el Crecimiento Económico y su Medición*. Journal of Economic Literature (JEL). Revista Economía UNAM vol. 17, núm. 49, enero-abril, 2020. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 19 de octubre de 2024.

SAPAG CHAIN, Nassir, SAPAG CHAIN, Reinaldo y SAPAG PUELMA, José Manuel (2014): *Preparación y Evaluación de Proyectos* (Santiago, Editorial McGraw Hill, Sexta Edición).

7.2 Tesis y Tesinas

BRIONES HINOJOSA, Daniela (2019): *Análisis de Jurisprudencia al Fraccionamiento de Proyectos por Omisión de Evaluación de Impactos Sinérgicos Acumulativos*. Tesina presentada ante la Facultad de Derecho de la Universidad de Desarrollo para optar al grado de Magíster en Derecho Ambiental.

DATTWYLER CANCINO, Esteban (2020): *Elementos del Fraccionamiento de Proyectos en el SEIA*. Tesina presentada ante la Facultad de Derecho de la Universidad de Desarrollo para optar al grado de Magíster en Derecho Ambiental.

SOTO LÓPEZ, Ignacio (2022): *Revisión de la aplicación del artículo 11 bis de la Ley 19.300 en la jurisprudencia judicial y en la práctica administrativa*. Actividad Formativa Equivalente a Tesis para optar al grado de Magíster en Derecho Ambiental. Facultad de Derecho, Universidad de Chile.

TIMANÁ CHERRES, Juan Alberto (2023): *Analizar y Comparar la Fase Pre-Inversional del Ciclo de Vida en Proyectos Viales Interurbanos y Proyectos de Inversión del Sector Privado*. Memoria Para Optar al Título de Ingeniero Civil. Departamento de Ingeniería Civil, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Universidad de Chile.

7.3 Otros Documentos

BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2024a). *Periodo 1973-1990: Régimen Militar*, primer párrafo. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 17 de octubre de 2024.

BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2024b). *Periodo 1973-1990: Régimen Militar*, quinto párrafo. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 15 de octubre de 2024.

BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2024c). *Periodo 1973-1990: Régimen Militar*, segundo párrafo. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 20 de octubre de 2024.

BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2024d). *Reseña Biográfica José Manuel Balmaceda Fernández*, primer párrafo. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 28 de octubre de 2024.

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE (2024). *Memoria Chilena: La Ingeniería en el Siglo XIX*. Disponible en [Aquí](#). Fecha de Consulta: 29 de octubre de 2024.

CARRASCO, Pablo (2024): *Diario Concepción Paso Pichachén: Construcción de nuevo complejo se iniciará el II Semestre*, 27 de mayo de 2024. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 20 de octubre de 2024.

CARTER GAMBERINI, V., HENRÍQUEZ RUIZ, C., & BRUNA MORALES, C. (2019). *Aportes y desafíos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) a la conservación de la biodiversidad en Chile*. *Investigaciones Geográficas*, (72), 9-29. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 30 de octubre de 2024.

OCDE Y CEPAL (2005): *Evaluaciones del Desempeño Ambiental Chile*, Naciones Unidas, CEPAL. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 20 de octubre de 2024.

COMISIÓN NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE (1993): Instructivo Presidencial “*Pauta para la Evaluación del Impacto Ambiental de Proyectos de Inversión*”. Septiembre 1993. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 20 de octubre de 2024.

CURRIE RÍOS, Robert (2023): Presentación Asignatura *Introducción al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental*, página 7. Programa de Magister en Derecho Ambiental (2023-2024). Universidad del Desarrollo.

NARANJO SOLANO, Javier (2014): *El problema del fraccionamiento en el sistema de evaluación ambiental*. Columna de Opinión en LWYR. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 20 de octubre de 2024.

TORRES MUÑOZ, Rafael (2017): *Fraccionamiento de Proyectos con Impacto Medioambiental*. Biblioteca del Congreso Nacional. Asesoría Técnica Parlamentaria. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta: 20 de octubre de 2024.

WILKINS BINDER, James (2014): *Regulación Jurídica de los Caminos Públicos: Enrolamiento*. Biblioteca del Congreso Nacional. Asesoría Técnica Parlamentaria. Disponible [Aquí](#). Fecha de Consulta 20 de octubre de 2024.

7.4 Normas

Código Civil (2024).

Decreto Fuerza de Ley N° 206 del Ministerio de Hacienda, 05 de abril de 1960. Fija el texto refundido de las disposiciones legales sobre construcción, conservación y financiamiento de caminos; deroga la ley 4.851, de 11 de marzo de 1930, que fija el texto de la ley de caminos.

Decreto Fuerza de Ley N° 850 del Ministerio de Obras Públicas, 25 de febrero de 1998. Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964 y del DFL N° 206 de 1960.

Decreto N° 2024 del Ministerio de Bienes Nacionales, 08 de septiembre de 1990. Crea la Comisión Nacional de Bienes Nacionales.

Decreto N° 1.555 del Ministerio de Obras Públicas, 17 de diciembre de 2002. Declara Caminos Públicos, en las Áreas Urbanas de la VIII Región del Biobío, a las Calles o Avenidas que indica.

Decreto N° 2.190 del Ministerio de Fomento (1930). 05 de noviembre de 1930. Reglamento de la Ley General de Caminos.

Ley N° 15.840 (1964) Aprueba organización y funciones del Ministerio de Obras Públicas.

Ley N° 19.300 (1994) Sobre Bases Generales del Medio Ambiente, 09 de marzo de 1994.

Ley N° 20.417 (2010) Crea el Ministerio de Medio Ambiente, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente, 26 de enero de 2010.

Ley N° 20.530 (2011) Crea el Ministerio de Desarrollo Social y Familia y Modifica Cuerpos Legales que Indica. 13 de octubre 2011.

Ley N° 20.600 (2012) Crea los Tribunales Ambientales. 28 de junio de 2012.

Ley N° 21.202 (2020) Modifica diversos cuerpos legales con el objetivo de proteger los humedales urbanos. 23 de enero de 2020.

Ley N° 21.600 (2023) Crea el Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas y el Sistema Nacional de Áreas Protegidas. 06 de septiembre de 2023.

Modifica Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, Decreto N° 30 del Ministerio de Medio Ambiente, 01 de febrero de 2024.

Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (2013), Decreto N° 40 del Ministerio de Medio Ambiente, 12 de agosto de 2013.

7.5 Lista de Jurisprudencia

Corte Suprema (2012): Rol 10220-2011, Varios con Comisión de Evaluación Ambiental de la Región de Aysén, 04 de abril de 2012.

Corte Suprema (2017): Rol 177-2017, Corporación Puelo Patagonia con Superintendencia del Medio Ambiente, 03 de octubre de 2017.

Corte Suprema (2021): Rol 18.996-2021, Aconcagua S.A. y otros con SMA, Recursos de casación en la forma y en el fondo. 18 de octubre de 2021.

Segundo Tribunal Ambiental (2021): Rol 207-2019, Varios con Superintendencia del Medio Ambiente, 03 de febrero de 2021.

Superintendencia del Medio Ambiente (2015): Resolución Exenta N° 1/ROL D-23.2015, 10 de junio de 2015.

Superintendencia del Medio Ambiente (2015): Resolución Exenta N° 1/ROL D-073.2015, 16 de diciembre de 2015.

Superintendencia del Medio Ambiente (2015): Resolución Exenta N° 4/ROL D-073.2015, 28 de enero de 2016.

Superintendencia del Medio Ambiente (2015): Resolución Exenta N° 7/ROL D-23.2015, 25 de junio 2018.

Superintendencia del Medio Ambiente (2015): Resolución Exenta N° 9/ROL D-23.2015, 03 de abril de 2019.

Tercer Tribunal Ambiental (2018): Rol N° R 60-2017, acumulada Rol N° R 61-2017, Junta de Vecinos Panitao Alto Camino Los Pinis con Superintendencia del Medio Ambiente, 11 de julio de 2018.