

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

MATERIA: Pertinencia de ingreso al SEIA de obras de mejoramiento de proyecto EIA "By Pass - Temuco".

RESOLUCIÓN EXENTA N° 162_/2020

Temuco, 08.04.2020

VISTOS:

1. Lo dispuesto en la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley N° 20.417 que crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia de Medio Ambiente; en el Decreto Supremo N° 40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; 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; la Resolución N° 7/2019, de la Contraloría General de La República, que fija normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón; y las demás normas aplicables.
2. La letra g) del Artículo N° 2 del Reglamento del Sistema de Evaluación Ambiental, que define como *"modificación de proyecto o actividad: realización de obras, acciones, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad ya ejecutado, de modo tal que éste sufra cambios de consideración"*, donde, acto seguido, señala los requisitos por los cuales un proyecto sufre cambios de consideración.
3. El Ord. N° 131456/2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al SEIA.
4. La Resolución Exenta N° 0128/1999 de fecha 02 de junio de 1999 de la Comisión de Regional del Medio Ambiente, que calificó favorablemente el EIA "By Pass – Temuco", del Titular Ministerio de Obras Públicas, ubicado administrativamente en las comunas de Temuco, Padre Las Casas y Vilcún.
5. El Decreto Supremo N° 8/2015 del Ministerio de Medio Ambiente que "Establece Plan de Descontaminación Atmosférica por MP 2,5 para las comunas de Temuco y Padre Las Casas y de Actualización del Plan de Descontaminación por MP 10 para las mismas Comunas".
6. El Ord. N° 83 ingresado al SEA con de fecha 21 de enero de 2020, presentada por el Sr. Hugo Vera Vengoa, Director General de Concesiones de Obras Públicas, en representación del Ministerio de Obras Públicas.
7. El Ord. N° 42/2020 de 21 de febrero de 2020 del Servicio de Evaluación Ambiental, donde solicita información a la CONADI Subdirección Nacional de Temuco.
8. El Ord. N° 152 de CONADI Subdirección Nacional de Temuco, ingresado en Oficina de Partes del SEA Región de La Araucanía el 05 de marzo de 2020.

CONSIDERANDO:

1. Que, mediante Resolución Exenta N° 0128/1999 de la Comisión de Regional del Medio Ambiente, se aprobó el Estudio de Impacto Ambiental "By Pass – Temuco", proyecto perteneciente a la Concesión Internacional Ruta 5: Tramo Collipulli-Temuco, y consistió en la construcción y operación de una ruta nueva en doble calzada paralela a la actual Ruta 5 Sur al oriente del río Cautín para evitar el paso obligado de la Ruta 5 por el interior de la ciudad de Temuco. El trazado tiene una longitud aproximada de 21.187 km y un ancho promedio de faja de 40 metros. Su inicio se encuentra en el kilómetro 659,208 de la Ruta 5 Sur (719.376 E. 5.718.345

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

N) en el sector de Cajón, y termina en el sector de Licanco, correspondiente al kilómetro 679,255 de esta ruta (706.951 E. 5.703.653 N).

2. Que, la modificación del Proyecto presentada consiste en:

2.1. Mejorar las condiciones actuales de iluminación del Atravesio Domingo Morales, sector By Pass Temuco Km 673,073, incorporando luminarias tipo LED, cuya ubicación se presenta en la siguiente imagen:



La solución planteada es instalar un poste con iluminación, a cada lado del atravesio y proyectores dentro del mismo, cuyo conjunto será alimentado desde un poste de la red eléctrica, en forma aérea, hasta un poste cercano existente ubicado próximo a la entrada del atravesio por el lado Poniente, cruzando por sobre la caletera. Al pie del poste proyectado, se construirá una cámara soterrada a 200 mm bajo el nivel de terreno natural o terminado, desde la cual se derivan las canalizaciones en acero galvanizado que irá a la vista por los muros que conforman el atravesio.

Puesto que la obra es existente y sólo se normalizará la iluminación, su habilitación no generará interferencias con redes de servicios secos en ambos lados de la ruta 5.

2.2. Mejorar las condiciones actuales de iluminación en Paso de Ganado Camino Público sector By Pass Temuco, Km 673,272, cuya ubicación se presenta en la siguiente imagen:



La solución planteada es instalar un poste con iluminación, a cada lado del atravesio y proyectores dentro del mismo. Este conjunto será alimentado desde un poste de la red eléctrica, en forma

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

aérea, hasta un poste cercano existente cercano a la entrada del atraveso por el lado Poniente, cruzando por sobre la caletera.

Puesto que la obra es existente y sólo se normalizará la iluminación, su habilitación no generará interferencias con redes de servicios secos en ambos lados de la ruta 5.

2.3. Mejoramiento Enlace Cunco Km 676,724

El proyecto se emplazará en el sector sur del enlace Cunco en el Km 676,724 la Ruta 5 Sur, y consiste en la incorporación de 3 ramales, junto con la incorporación de señaléticas, sistemas de contención, expropiaciones, con la finalidad de solucionar los problemas de conectividad existentes en el enlace Padre las Casas-Cunco con el By Pass de Temuco, permitiendo que tanto los usuarios del sector poniente y del oriente puedan desplazarse de manera segura, desde y hacia las localidades en cuestión. La siguiente imagen presenta un esquema general de los ramales proyectados (líneas en color rojo):



2.3.1. Ramales en el Sector Poniente

En el sector poniente del enlace Cunco se contempla la incorporación 2 ramales. El primero de ellos saldrá de la Avenida Huichahue en dirección Sur-Oeste para empalmarse con la calle de servicio existente y mantener el acceso a la casa particular existente cuya sección transversal estará definida por una calzada bidireccional de 3,0 m de ancho cada pista y bermas de 0,5 m. El segundo ramal proyectado también inicia en la Avenida Huichahue en dirección Sur-Oeste, pero en lugar de empalmarse con la calle de servicio se empalmará con la Ruta 5 al Sur, el que contará con una pista de aceleración que permitirá a los usuarios alcanzar la velocidad de la ruta a la que ingresa. La sección transversal de este ramal estará definida por una pista de circulación de 4,5 m de ancho máximo, con una berma derecha de 1,5 m y una berma izquierda de 0,6 m según la tabla 3.404.306(2).A del MC-V3 y un sobreebanco de plataforma (SAP) de 0,5 m y con un SAP de 1,0 m de ancho; por su parte la pista de aceleración está definida por una pista de circulación que se desarrollará entre 1,0 y 3,5 m de ancho máximo, con berma de 1,5 m a la derecha de la pista, cuyos parámetros de diseño son los siguientes:

VC (velocidad de diseño)	LC (longitud de cuña)	LT (longitud total) para Vr=0 Km/h	LA (longitud pista aceleración)
120 Km/hr	75 m	300 m	225 m

La planta de emplazamiento de los ramales se presenta en la siguiente imagen:



2.3.2. Ramal Oriente

En el sector Oriente del proyecto se incorporará un ramal que se desarrollará desde la Ruta 5 al Sur en dirección Sur-Este, para empalmarse con la Avenida Huichahue (Ruta S-51) en dirección a Cunco. Este ramal incluye una pista de deceleración que permitirá a los usuarios reducir la velocidad y transitar por el ramal de manera segura. La siguiente imagen da cuenta de la planta de emplazamiento del ramal proyectado:



La sección transversal del ramal está definida por una pista de circulación que se desarrollará entre 1,0 y 4,5 m de ancho, con una berma derecha de 1,5 m y una berma izquierda de 0,6 m según la tabla 3.404.306(2).A del MC-V3. Para el sobreelevado de plataforma (SAP) se considera un ancho de 0,5 m. Los parámetros de diseño de la pista de deceleración son los siguientes:

VC (velocidad de diseño)	LC (longitud de cuña)	LT (longitud total) para Vr=0 Km/h	LD (longitud pista deceleración)
120 Km/hr	100 m	130 m	30 m

2.3.3. Seguridad Vial

Los elementos de seguridad a implementar, así como los criterios aplicados para su utilización, se indican a continuación:

2.3.3.1. Señalización Vertical:

El proyecto considera la instalación de señales informativas, dada la nueva configuración que tendrá la intersección, señales reglamentarias y señales preventivas por la presencia de peatones.

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

2.3.3.2. Señalización Horizontal:

La señalización horizontal entregará información por sí sola o complementaria a la señalización vertical, cuyos objetivos básicos son:

- Actuar como un elemento más de la señalización vial.
- Guiar y ordenar el tránsito.
- Delimitar el uso de las pistas por donde deben circular los vehículos.
- Reforzar y/o complementar lo expresado por la señalización vertical.
- Proporcionar información y/o mensaje a los conductores sin distraer mayormente su atención.
- Resaltar el diseño geométrico de las vías e intersecciones.
- Destacar la presencia de obstáculos o zonas donde por razones de seguridad o de orden reglamentario, no es aconsejable que ingresen vehículos.
- Delimitar claramente el borde de la calzada, en caso de calzadas con berma u otros espacios reservados para otros usos.
- Definir zonas de seguridad y pasos peatonales.
- La señalización horizontal se puede dividir en dos grandes grupos, que son:
 - Demarcación plana
 - Demarcación elevada

En el proyecto se considera la demarcación plana para las definiciones de los ramales, pista de aceleración, pista de deceleración y símbolos, reforzadas con demarcación elevada (tachas).

2.3.3.3. Sistemas de Contención:

Se implementarán defensas camineras en aquellos sectores conflictivos de las vías, como son la presencia de obstáculos laterales, desniveles peligrosos, peatones o en general, cuando no se cuenta con una zona lateral despejada de mínimo 9 m de ancho (Tabla 6.502.503.A MC-V6). Para cumplir con su función, las defensas camineras asegurarán un adecuado:

- Nivel de contención
- Nivel de severidad del impacto
- Deformación del sistema
- Ángulo de salida (capacidad de redireccionamiento)

2.3.3.4. Terminales de Barreras:

En caso de requerirse, se implementarán terminales abatidos largos de hormigón en los extremos de la barrera de contención que quedan fuera de la zona lateral despejada y que enfrenten a los vehículos. Para el caso en que el terminal se ubique al interior de esta zona, la primera opción será insertarlo en un talud de corte, de no ser factible, se utilizará un terminal amortiguador de impacto con redireccionamiento o un terminal extrusor. Para los terminales de salida de las barreras de hormigón se utilizarán abatidos cortos, al igual que para las barreras metálicas.

2.3.4. Saneamiento

Las obras de saneamiento a implementar privilegiarán el escurrimiento gravitacional, para lo cual se contempla la construcción de fosos en sectores de terraplén y cunetas en sectores de corte, conectándolos con las obras de evacuación de aguas lluvias existentes. En el caso particular del proyecto en el sector oriente, en la Avenida Huichahue, existe un foso en tierra que fluye paralelo a la Avenida. En este sector también hay obras de arte longitudinales en los accesos particulares, las cuales también se verán afectadas por la construcción del ramal oriente.

2.3.5. Interferencias

2.3.5.1. Comienzo pista de deceleración sector oriente: Se deberán retirar las barreras de seguridad y las pantallas acústicas.

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

2.3.5.2. Término de Pista de deceleración y comienzo Ramal Oriente: Será necesario desplazar las barreras de seguridad emplazadas en el sector.

2.3.5.3. Interferencia con canal Ramal Oriente: El ramal oriente se emplaza sobre un canal que deberá ser entubado, cuya ubicación se presenta en la siguiente imagen (sector círculo amarillo):



2.3.5.4. Empalme Ramal Oriente - Avenida Huichahue: Será necesario desplazar la postación, la luminaria y la señalización vertical en el sector; así como el foso en tierra y la obra de arte longitudinal ubicada en costado izquierdo de la imagen, cuya ubicación se aprecia en la siguiente figura:



2.3.5.5. Empalme Ramal Poniente con conexión a calle de servicio con la Avenida Huichahue: En la figura se aprecia que será necesario desplazar la postación, luminaria y la señalización vertical en el sector:

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA



2.3.5.6. Empalme Ramal Poniente con conexión a la Ruta 5 con la Avenida Huichahue: En la figura se aprecia que se requerirá desplazar la postación, la luminaria y la señalización vertical en el sector:



2.3.5.6. Término de la pista de aceleración: Se desplazarán las pantallas acústicas y las barreras de seguridad.

2.3.5.7. Desarrollo de la pista de aceleración: Se desplazarán las barreras de seguridad, la señalización vertical y los cercos.

2.3.5.8. Empalme del ramal oriente con la Ruta 5 Sur: Será necesario desplazar las barreras de seguridad, la señalización vertical y los cercos.

2.3.6. Expropiaciones

Para el desarrollo del proyecto, de acuerdo al trazado propuesto, será necesario realizar 4 expropiaciones en los siguientes lotes:

- Lote N°9-1. Inmobiliaria e Inversiones Los Notros y Cia.
- Lote N°9-2. Inmobiliaria e Inversiones Los Notros y Cia.

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

- Lote N°9-3. Constructora PACAL S.A.
- Lote N°9-4. Inmobiliaria e Inversiones Los Notros y Cia.

En las áreas donde se proyecta las expropiaciones no existe infraestructura que se deba eliminar.

2.4. Prolongación Calle de Servicio N°8 Sector Licanco Sur Oriente Km 678,200

Para entregar una solución de conectividad a los vecinos y comunidades mapuche, y para permitir un desplazamiento seguro desde y hacia las comunas de Padre Las Casas y Temuco, se proyecta prolongar, en aproximadamente 1.600 m, dentro de los cuales 710 m aproximadamente se ubican dentro del proyecto aprobado ambientalmente, la calle de servicio N°8 del Sector de Licanco, la cual será realizada en carpeta asfáltica, sin generar interferencia con la línea de ferrocarriles, dado que en ningún punto se cruzan. La siguiente imagen presenta la modificación en los 1.600 m planteada (línea color rojo):



2.4.1. Diseño Geométrico

El diseño del proyecto se realizará según el Volumen 3 del Manual de Carreteras, el cual provee indicaciones para el diseño calles de servicio y ramales. Sin perjuicio de ello, se establece que la velocidad de diseño será de 50 km/hr; y la sección transversal de la calle considera dos pistas de 3,5 m de ancho cada una, con un bombeo de 2,5 % y bermas de 0,5 m en ambos lados.

2.4.2. Seguridad Vial

Los elementos de seguridad a implementar, así como los criterios aplicados para su utilización, se indican a continuación:

2.4.2.1. Señalización Vertical

La señalización proyectada informará a los usuarios de la vía de la presencia de paradas de buses, así como también informará el nombre de la Pasarela Peatonal, lo que toma relevancia en caso de accidente para poder informar al Centro de Control de la Concesionaria el lugar exacto de ocurrencia.

2.4.2.2. Señalización Horizontal

La señalización horizontal entregará información por sí sola o complementaria a la señalización vertical, cuyos objetivos básicos son:

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

- Actuar como un elemento más de la señalización vial.
- Guiar y ordenar el tránsito.
- Delimitar el uso de las pistas por donde deben circular los vehículos.
- Reforzar y/o complementar lo expresado por la señalización vertical.
- Proporcionar información y/o mensaje a los conductores sin distraer mayormente su atención.
- Resaltar el diseño geométrico de las vías e intersecciones.
- Destacar la presencia de obstáculos o zonas donde por razones de seguridad o de orden reglamentario, no es aconsejable que ingresen vehículos.
- Delimitar claramente el borde de la calzada, en caso de calzadas con berma u otros espacios reservados para otros usos.
- Definir zonas de seguridad y pasos peatonales.
- La señalización horizontal se puede dividir en dos grandes grupos, que son:
 - Demarcación plana
 - Demarcación elevada

En el proyecto de señalización se utilizará demarcación plana para las definiciones de las pistas auxiliares y símbolos, reforzadas con demarcación elevada (tachas).

2.4.2.3. Sistemas de Contención

Para este proyecto, se implementarán barreras de hormigón Nivel de Contención Muy Alto (Tipo BHL-2.2) para segregar la calle local de la vía expresa, y cumplirán con un adecuado:

- Nivel de contención
- Nivel de severidad del impacto
- Deformación del sistema
- Ángulo de salida (capacidad de redireccionamiento)

2.4.2.4. Terminales de Barreras

En caso de requerirse, se implementarán terminales abatidos largos de hormigón en los extremos de la barrera de contención que quedan fuera de la zona lateral despejada y que enfrenten a los vehículos. Para el caso en que el terminal se ubique al interior de esta zona, la primera opción será insertarlo en un talud de corte, de no ser factible, se utilizará un terminal amortiguador de impacto con redireccionamiento o un terminal extrusor. Para los terminales de salida de las barreras de hormigón se utilizarán abatidos cortos.

2.4.3. Elementos de Segregación

Se implementarán vallas segregatorias en la mediana de la Ruta 5 con la calle de servicio, para desincentivar el cruce de peatones por sobre las calzadas expresas. Las vallas peatonales en mediana a utilizar se definen en la lámina 4.302.302 del MC-V4.

2.4.4. Saneamiento

Las obras de saneamiento a implementar privilegiarán el escurrimiento gravitacional, para lo cual se contempla la construcción de fosos en sectores de terraplén y cunetas en sectores de corte, conectándolos con las obras de evacuación de aguas lluvias existentes.

2.4.5. Interferencias

2.4.5.1. Señalización Vertical: Será necesario desplazar la señalización vertical ubicada al costado derecho del proyecto y el foso en tierra que discurre paralelo a la ruta. Lo anterior se presenta en la siguiente imagen:



2.4.6. Expropiaciones

Para el desarrollo del proyecto, de acuerdo al trazado propuesto, será necesario realizar 3 expropiaciones en los terrenos (sin superficie edificada) que se ubican por el lado oriente de la vía férrea. Los lotes a expropiar serán los siguientes:

- Lote N°10-1. Juan Roberto Ancaten Aedo
- Lote N°10-2. Juan Fernando Llamunao Panchi
- Lote N°10-3. Rosa Pilquinan Millanao

3. Que, la Ley N° 19.300 indica en su artículo 8 que: *“Los 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). Por su parte, el artículo 10 del cuerpo legal anteriormente citado señala un listado de *“proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental”*. Dicho listado de proyectos o actividades, además, encuentra su desarrollo reglamentario en el artículo 3 del RSEIA.

4. Que, para efectos de despejar en la especie si el “By Pass - Temuco” debe ingresar obligatoriamente al SEIA, se ha tenido a la vista la siguiente tipología del artículo 3 del RSEIA:

4.1. Literal e.7) relativo a autopistas. Al respecto, la citada disposición señala que *“Se entenderá por autopistas a las vías diseñadas con dos o más pistas unidireccionales por calzada separadas físicamente por una mediana, diseñadas para una velocidad de circulación igual o superior a ciento veinte kilómetros por hora (120 km/h), con prioridad absoluta al tránsito, con control total de los accesos, segregadas físicamente de su entorno y que se conectan a otras vías a través de enlaces”*.

5. Que, por otra parte, y de acuerdo a lo señalado en el considerando 1° de precedente, el Proyecto consultado corresponde a una modificación de un proyecto original aprobado mediante la RCA N° 0128/1999. En este contexto, se debe considerar que el artículo 2° letra g) del RSEIA define “modificación de proyecto o actividad” como la *“[r]ealización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad, de modo tal que éste sufra **cambios de consideración**”* (énfasis añadido). Por lo tanto, no toda modificación a un Proyecto debe ingresar de forma obligatoria al SEIA, sino que aquellas que sean “de consideración”. Para tales efectos, el citado literal establece cuándo un proyecto o actividad sufre cambios de consideración, estableciendo las siguientes hipótesis:

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

6. Que, para determinar la pertinencia de ingreso al SEIA de una modificación de un proyecto se debe tener presente el artículo 2° del D.S. N° 40/2012 que indica que, un proyecto o actividad, sufre cambios de consideración cuando:

g.1. Las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente Reglamento;

g.2. Para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad de manera posterior a la entrada en vigencia de dicho sistema que no han sido calificados ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente Reglamento.

Para los proyectos que se iniciaron de manera posterior a la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental, si la suma de las partes, obras y acciones que no han sido calificadas ambientalmente y las partes, obras o acciones tendientes a intervenirlo o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente Reglamento;

g.3. Las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad; o

g.4. Las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente se ven modificadas sustantivamente.

7. Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, **es posible concluir que el Proyecto no constituye un cambio de consideración en los términos definidos por el artículo 2 letra g) del RSEIA**, en razón de las siguientes consideraciones:

7.1. Que, las modificaciones descritas en la consulta de pertinencia, correspondiente a: mejorar las condiciones actuales de iluminación del Atraveso Domingo Morales, mejorar las condiciones actuales de iluminación en Paso de Ganado, mejoramiento del enlace Cunco Km 676,724, y prolongación Calle de Servicio N°8 Sector Licanco Sur Oriente Km 678,200, no constituyen por sí mismas o en su conjunto, un proyecto o actividad listada en el Art. 3 del D.S. N° 40/2012 Reglamento del SEIA, por lo que no constituye un cambio de consideración que se deban someter al SEIA, conforme a lo dispuesto por el artículo 2 letras g.1. y g.2., en relación al artículo 3 letra e.7. todos del RSEIA.

7.2. Que, el mejoramiento de las condiciones actuales de iluminación del Atraveso Domingo Morales y en Paso de Ganado, son obras existentes y se realizará sólo la normalización de la iluminación, por lo que su habilitación no generará interferencias con redes de servicios en ambos lados de la ruta 5 y en el tránsito normal de la ruta, así como tampoco intervendrá recursos naturales. De acuerdo a lo anterior, la modificación indicada no generará una modificación sustantiva en la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto, conforme a lo dispuesto por el artículo 2 letra g.3. del RSEIA.

7.3. Que, la modificación de mejoramiento del enlace Cunco Km 676,724, tiene por finalidad solucionar los problemas de conectividad existentes en la conexión Padre las Casas – Cunco con el By Pass de Temuco, permitiendo que tanto los usuarios del sector poniente y del oriente puedan desplazarse de manera segura, desde y hacia las localidades en cuestión. De acuerdo a lo anterior, el proyecto no sufrirá un cambio que sea de consideración ya que la modificación propuesta no implicará una alteración en las características propias del proyecto toda vez que la finalidad de ello es ejecutar una rectificación del mismo para su correcta funcionalidad en términos de conectividad, conforme a lo dispuesto por el artículo 2 letra g.3. del RSEIA.

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

7.4. Que, la modificación correspondiente a prolongar la Calle de Servicio existente N°8 Sector Licanco Sur Oriente Km 678,20 a través de la implementación de una carpeta asfáltica, tendrá por finalidad reparar un tramo de 1.600 m, de los cuales 710 m aproximadamente se ubican dentro del proyecto aprobado ambientalmente, para mejorar la funcionalidad y conectividad de los vecinos y comunidades mapuche que hacen uso de esta calle, y permitir un desplazamiento seguro desde y hacia las comunas de Padre Las Casas y Temuco. Considerando lo anterior, el proyecto no sufrirá un cambio que sea de consideración ya que la modificación propuesta no implicará una alteración en las características propias del proyecto, conforme a lo dispuesto por el artículo 2 letra g.3. del RSEIA.

7.5. Que, uno de los Lotes identificados a expropiar para el desarrollo del enlace Cunco Km 676,724, originalmente correspondían al Título de Merced Rosario Burgos, N° 677, pero que, de acuerdo a los antecedentes entregados por CONADI en su Ord. N° 152 de 05 de marzo de 2020, no sería tierra indígena, sino que estaría en propiedad de empresas inmobiliarias. Sin perjuicio de ello, en el espacio considerado para el desarrollo de los ramales, existe ingreso a la casa de una autoridad tradicional (Machi), por lo que el proyecto debe respetar, en todo momento, dicho ingreso a fin de no generar una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento y deberá mantener la señalética alusiva a dicha autoridad tradicional.

7.6. Que, las medidas de mitigación, compensación y/o reparación establecidas en la Resolución Exenta N° 0128/1999 de fecha 02 de junio de 1999 de la Comisión de Regional del Medio Ambiente, no serán modificadas por lo cual aplican en lo que corresponda durante el desarrollo de las modificaciones propuestas; en especial a los propietarios con calidad indígena ubicados en el área donde se desarrollará la modificación de la Calle de Servicio N°8 Sector Licanco Sur Oriente en lo indicado en Considerando VI.3.3.9.- Compensación comunitaria de tierras indígenas y VI.3.3.10. Fondo de Compensación Territoriales Indígenas, descritas en dicha Resolución. Por consiguiente, no configura un cambio de consideración en los términos dispuesto por el artículo 32 letra g.4. del RSEIA.

8. Que, se hace presente, además, que de acuerdo a lo indicado por CONADI en su Ord. N° 152 de 05 de marzo de 2020, no existen antecedentes disponibles en dicha Corporación asociados a la existencia de Sitios de Significación Cultural o que se realicen manifestaciones de tradiciones, cultura o interés comunitarios en los terrenos identificados para la realización de las modificaciones al EIA "By Pass – Temuco".

9. Que, conforme a lo dispuesto por el artículo 26 del RSEIA, la presente resolución corresponde a una declaración de juicio, constancia o conocimiento, el cual, sobre la base de los antecedentes proporcionados por el proponente, da cuenta de una opinión, sobre si el Proyecto presentado debe o no ingresar de forma obligatoria al SEA¹⁻². De esta forma, la opinión que emite el SEA no otorga derechos, ni menos aún autorización para ejecutar las obras consultadas³ y, por consiguiente, el presente acto administrativo no exime al Proponente del cumplimiento de la normativa ambiental y la obtención de las autorizaciones sectoriales necesarias para la ejecución del Proyecto.

10. Que, por lo anteriormente expuesto,

RESUELVO:

1º.- DECLARAR, que las modificaciones asociadas al EIA "By Pass - Temuco", y analizados bajo los términos de la presente Resolución, no son modificaciones de carácter significativas desde el

¹ Ordinario N° 131.456/2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, pp. 6.

² Contraloría General de la República, Dictamen N° 75.903 de 2014.

³ 2° Tribunal Ambiental (2018), Rol N° R-153-2017, con. 128°: "[...] corresponde aclarar que la respuesta a una consulta de pertinencia en rigor no otorga derechos, pues se limita a emitir un juicio al tenor de los antecedentes entregados por el proponente".

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

punto de vista ambiental, por lo que el proyecto **no está obligado a ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental**. Lo anterior, es sin perjuicio de las autorizaciones sectoriales que se requieran, las que deberán ser tramitadas y aprobadas ante los servicios públicos pertinentes, previa a la ejecución del Proyecto.

2º.- Que, cumplo con señalarle que este pronunciamiento se emite sobre la base de los antecedentes entregados por Ud., por lo cual cualquier omisión, error o inexactitud es de su exclusiva responsabilidad y las autorizaciones respectivas deberán ser tramitadas y aprobadas sectorialmente ante la autoridad sanitaria.

3º.- Que, el presente acto no es susceptible de modificar, aclarar, restringir o ampliar la RCA relacionada con el proyecto, ni tampoco tiene el mérito de resolver la evaluación ambiental de una modificación al mismo, sino tan sólo determina que los cambios a que se refiere la consulta deben ser sometidos necesariamente a evaluación de impacto ambiental por ser de consideración.

4º.- Que, procede en contra de la presente resolución los recursos administrativos establecidos en la Ley N° 19.880, esto es, los recursos de reposición y jerárquico, ambos regulados en el artículo 59 de la misma Ley, sin perjuicio de las demás formas de revisión de los actos administrativos que procedan. El plazo para interponer dicho recurso es de 5 días contados de la notificación del presente acto, sin perjuicio de la interposición de otros recursos que se estimen procedentes. Se hace presente que conforme al artículo 22 de la Ley N° 19.880, *“los interesados podrán actuar por medio de apoderados, entendiéndose que éstos tienen todas las facultades necesarias para la consecución del acto administrativo, salvo manifestación expresa en contrario. El poder deberá constar en escritura pública o documento privado suscrito ante notario”*. En caso de que el recurso sea interpuesto por el representante legal del titular del proyecto, se deberá acompañar fotocopia legalizada de la escritura pública donde conste tal calidad y el certificado de vigencia de los poderes, el que no podrá tener una antigüedad superior a seis meses a la fecha de su presentación.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y ARCHÍVESE,

ANDREA FLIES LARA
DIRECTORA REGIONAL
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

CCN/dus

DISTRIBUCION:

- Sr. Hugo Vera V. – Director General Concesiones MOP
- Superintendencia de Medio Ambiente
- Archivo SEA