18755-12

BOLETÍN N°

MOCIÓN

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030 LEGISLATURA 374

Exceptúa del sistema de evaluación de impacto ambiental a las obras de reposición, reforzamiento y ampliación de puentes emplazados en caminos públicos, así como a la ampliación de la faja necesaria para su ejecución

SESIÓN N° 80

FECHA 21-10-2026

■ PRIMER TRÁMITE CONST.

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL

☐ 02.- DEFENSA NACIONAL

☐ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO

☐ 04.- EDUCACIÓN

☐ 05.- HACIENDA

☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN

☐ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO

☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA

☐ 09.- OBRAS PÚBLICAS

☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

☐ 11.- SALUD

■ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO

☐ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN

☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS

☐ 18.- LA FAMILIA

☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

☐ 20.- BIENES NACIONALES

☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS

☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS

☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES

☐ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA

☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA

☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN

☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN

☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN

☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO

☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.

☐ COMISIÓN MIXTA.

☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.

☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.

☐ OTRA:

PROYECTO DE LEY QUE EXCEPTÚA DEL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL LAS OBRAS DE REPOSICIÓN, REFORZAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE PUENTES EMPLAZADOS EN CAMINOS PÚBLICOS, ASÍ COMO LA AMPLIACIÓN DE LA FAJA NECESARIA PARA SU EJECUCIÓN

ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

La conectividad de gran parte del territorio nacional descansa sobre estructuras singulares e insustituibles. A diferencia de un tramo de camino, un puente no admite desvíos cuando falla, la localidad que sirve queda incomunicada, o bien su acceso se prolonga en decenas de kilómetros. Esta condición de punto único de falla explica que la reposición oportuna de puentes deteriorados no sea una cuestión de estándar de servicio, sino de seguridad de las personas y de continuidad de servicios esenciales, incluidos el traslado de pacientes, la atención de emergencias y el abastecimiento de las localidades. Buena parte de esas estructuras fue construida durante la primera mitad del siglo XX, bajo estándares de carga y de diseño sísmico muy inferiores a los actuales, de modo que su reposición no constituye, en rigor, un proyecto nuevo, sino que es la sustitución de una obra preexistente, emplazada sobre una traza consolidada y sobre un territorio ya intervenido, precisamente en el mismo lugar donde el camino público lleva décadas operando.

El acceso a la ciudad de San José de la Mariquina, en la Región de Los Ríos, ilustra con precisión el problema que esta iniciativa busca resolver. Dicho acceso se efectúa mediante un viaducto construido hace cerca de un siglo, respecto del cual la Dirección de Vialidad reconoció públicamente, en noviembre de 2023, que presenta corrosión, socavación y oxidación en los pilotes que lo soportan, y que su capacidad de carga no se ajusta a la normativa vigente. En la misma oportunidad, el Ministerio de Obras Públicas descartó la habilitación de un puente mecano paralelo, por estimar que tales estructuras deben reservarse para contingencias que dejen aisladas a las localidades[1], mientras la Secretaría Regional Ministerial advertía que la obtención de la calificación ambiental del nuevo acceso demoraría al menos dos años, considerando tanto la contratación del estudio como la tramitación del procedimiento[2].

La advertencia se cumplió con creces. En julio de 2025 se informó la adjudicación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, por un monto de $405 millones y con un plazo de ejecución de dos años y tres meses, cuyo término se estima en octubre de 2027; sólo una vez concluido ese estudio y obtenida la calificación ambiental favorable podrá licitarse la ejecución de las obras, que contemplan un puente de 140 metros, la conexión con la ruta Valdivia–San José y el mejoramiento de las calles 21 de Mayo, Mariquina y Gustavo Exss[3]. El resultado es una asimetría difícil de justificar, en circunstancias a que mientras la estructura que hoy sostiene el tránsito se deteriora, la obra llamada a reemplazarla permanece detenida en una tramitación cuya duración estimada supera la del propio período legislativo. La evaluación ambiental cumple una función indispensable en nuestro ordenamiento, pero su aplicación indiferenciada a la reposición de infraestructura

[1]BioBioChile, "MOP descarta habilitar un puente mecano en acceso a Mariquina pese a falencias de actual viaducto", 17 de noviembre de 2023. Disponible en https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-los-rios/2023/11/17/mop-descarta-habilitar-un-puente-mecano-en-acceso-a-mariquina-pese-a-falencias-de-actual-viaducto.shtml

[2]BioBioChile, "MOP asegura que calificación ambiental de nuevo puente en acceso a Mariquina podría tardar 2 años", 16 de noviembre de 2023. Disponible en https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-los-rios/2023/11/16/mop-asegura-que-calificacion-ambiental-de-nuevo-puente-en-acceso-a-mariquina-podria-tardar-2-anos.shtml

[3]Diario de Valdivia, "Avanza proyecto que incluirá nuevo puente de acceso a San José", 30 julio de 2025. Disponible en https://www.diariodevaldivia.cl/noticia/actualidad/2025/07/avanza-proyecto-que-incluira-nuevo-puente-de-acceso-a-san-jose

OFICINA VIRTUAL 30-09-2026 10:49

preexistente produce un costo de seguridad que el legislador no previó y que hoy asumen íntegramente las comunidades afectadas.

La razón de ese resultado se encuentra en el diseño del régimen vigente. El artículo 10 de la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, enumera taxativamente los proyectos o actividades que deben someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Su letra e) comprende, en lo pertinente, las autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas; su letra p), la ejecución de obras en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuarios de la naturaleza, parques marinos, reservas marinas, humedales urbanos o en cualesquiera otras áreas colocadas bajo protección oficial; y su letra s), incorporada por la ley N° 21.202, la 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 encuentren total o parcialmente dentro del límite urbano. Esta última hipótesis, conforme al criterio del propio Servicio de Evaluación Ambiental, no exige declaración previa del humedal y puede alcanzar incluso a obras emplazadas fuera de él, cuando generan afectación directa o indirecta.

Ninguna de esas hipótesis distingue según se trate de una obra enteramente nueva o de la reposición de una estructura que lleva décadas emplazada en el mismo sitio. Tampoco existe en la ley ni en el decreto supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, regla alguna que exceptúe las obras destinadas a atender situaciones de emergencia, ni las de conservación, mantención o reposición de infraestructura vial existente. La ley N° 21.770, que estableció una Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales, tampoco ofrece solución, pues su artículo 4 excluye expresamente de su ámbito de aplicación las autorizaciones tramitadas íntegramente en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, de modo que el régimen de plazos máximos y de técnicas habilitantes alternativas que dicha ley introdujo no alcanza a la Resolución de Calificación Ambiental.

Las herramientas administrativas disponibles resultan, por su parte, insuficientes. La consulta de pertinencia regulada en el artículo 26 del Reglamento permite al proponente requerir un pronunciamiento sobre si su proyecto debe someterse al Sistema; sin embargo, conforme al propio instructivo del Servicio de Evaluación Ambiental, actualizado en enero de 2026, dicho pronunciamiento constituye una declaración de juicio que no otorga derechos ni autorización, no es vinculante y no obsta al ejercicio de las facultades de la Superintendencia del Medio Ambiente[4]. Ello no impide que la vía administrativa haya producido resultados razonables en la propia Región de Los Ríos, la reposición del Puente Pedro de Valdivia -que contemplaba el ensanche de la estructura desde 11,10 metros a entre 20,1 y 21,7 metros, la adecuación de accesos viales y obras complementarias- fue declarada no sujeta a ingreso obligatorio, precisándose que no toda intervención en un área protegida obliga a evaluar, sino sólo aquella susceptible de afectar el objeto de protección[5]. Pero se trata de una certeza precaria, inidónea para sustentar decisiones de inversión pública de la magnitud que estas obras demandan.

Conviene precisar, además, un punto que suele confundirse en el debate. El artículo 24 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, define los caminos públicos como las vías de comunicación terrestres destinadas al libre tránsito situadas fuera de los límites urbanos, cuyas fajas son bienes nacionales de uso público, además de las calles o avenidas que unan caminos públicos declaradas tales por decreto supremo y de las vías señaladas como caminos públicos en los planos oficiales de terrenos transferidos por el

[4]Servicio de Evaluación Ambiental, Oficio Ordinario D.E. que actualiza el Instructivo de Consultas de Pertinencia, de enero de 2026. Disponible en www.sea.gob.cl.
[5]Servicio de Evaluación Ambiental, Dirección Regional de Los Ríos, pronunciamiento de pertinencia relativo al proyecto de reposición del Puente Pedro de Valdivia. Disponible en https://pertinencia.sea.gob.cl/sea-pertinence-web/services/public/document/CE8C5B58-C6C2-4D42-86F4-3D98595466D2

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 30-09-2026 10:49 VIRTUAL

Estado a particulares; la administración de dichas fajas corresponde a la Dirección de Vialidad, y su ampliación se materializa mediante declaratoria de utilidad pública y el correspondiente procedimiento expropiatorio. Ninguna de esas normas remite al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ni condiciona la ampliación de la faja a una calificación ambiental previa.

Sin embargo, en los hechos la ampliación de la faja opera como gatillo indirecto del ingreso al Sistema. Un puente contemporáneo exige un ancho de calzada, bermas, gálibos y radios de curvatura sensiblemente mayores que los de la estructura que reemplaza, y frecuentemente una rasante distinta. Ello obliga a extender la faja más allá de la huella históricamente intervenida y, con ello, a situar las obras sobre terrenos que -a diferencia del camino existente- pueden encontrarse comprendidos en áreas colocadas bajo protección oficial o corresponder a humedales. De este modo, un mismo puente resulta o no evaluable según el ancho de la faja que su reposición requiera, criterio que no guarda relación con la magnitud real del impacto ambiental de la obra. La presente iniciativa aborda esa paradoja donde corresponde hacerlo: no en la ley de caminos, que no impone exigencia ambiental alguna, sino en la ley N° 19.300, que es la que determina el universo de proyectos evaluables.

IDEA MATRIZ

Exceptuar del ingreso obligatorio al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental las obras de reposición, reemplazo, reforzamiento estructural, ensanche o ampliación de puentes existentes emplazados en caminos públicos, así como la ampliación de la faja de dichos caminos estrictamente necesaria para ejecutarlas, sujetando dicha excepción a requisitos y objetivos de emplazamiento, superficie e intervención.

Así las cosas, en mérito de los antecedentes y fundamentos expuestos, y con el objeto de asegurar la reposición oportuna de los puentes que sostienen la conectividad de las localidades del país, sin menoscabo de la protección ambiental que la Constitución y la ley garantizan, los diputados y diputadas que suscriben vienen en presentar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Incorpórese en la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, el siguiente artículo 10 bis, nuevo:

"Artículo 10 bis.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, no se someterán al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental las obras de reposición, reemplazo, reforzamiento estructural, ensanche o ampliación de puentes existentes emplazados en caminos públicos, ni la ampliación de la faja de dichos caminos que sea estrictamente necesaria para su ejecución, siempre que concurran alguno de los siguientes requisitos:
a) Que la nueva estructura se emplace en el eje del puente existente o dentro de una distancia no superior a doscientos metros medida desde dicho eje.
b) Que la ampliación de la faja no exceda de cincuenta metros medidos desde cada uno de sus deslindes vigentes.".

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
30-09-2026
10:49
VIRTUAL

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DANIEL VALENZUELA S..

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. RENE M. GARCIA G.

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
30-09-2026
10:49
VIRTUAL