# 18774-12

BOLETÍN N°

MOCIÓN

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030 LEGISLATURA 374

Exceptúa del sistema de evaluación de impacto ambiental a las obras de ampliación del número de pistas de caminos públicos existentes y colindantes a humedales

SESIÓN N° 81

FECHA 26-10-2026

☑ 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 AMPLIACIÓN DEL NÚMERO DE PISTAS DE CAMINOS PÚBLICOS EXISTENTES COLINDANTES A HUMEDALES**

## ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

Hay ciudades que crecieron entre humedales y que, por esa misma razón, no disponen de un solo eje vial que no bordee uno. En ellas, cualquier obra destinada a aumentar la capacidad de una vía existente -agregar una pista, completar una doble calzada, resolver un cuello de botella- se encuentra con un régimen de evaluación ambiental que fue concebido para impedir el relleno y la destrucción de humedales, pero cuya redacción alcanza por igual a la ampliación de un camino que bordea el humedal desde mucho antes de que éste fuera declarado. El resultado no es más protección, sino que es la postergación indefinida de obras de conectividad urbana en ciudades que, precisamente por su geografía, tienen menos alternativas de trazado que cualquier otra.

Valdivia es el caso paradigmático. En enero de 2025, el Comité Permanente de la Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional acreditó a Valdivia como Ciudad Humedal, convirtiéndola en la primera de América Latina en obtener ese reconocimiento e incorporándola a un grupo de poco más de cuarenta ciudades en el mundo[1]. Ese reconocimiento es motivo de legítimo orgullo regional y describe con exactitud la realidad del territorio, dado que, la comuna cuenta con múltiples humedales urbanos declarados, entre ellos el sistema El Bosque–Miraflores–Las Mulatas–Guacamayo, el sistema Isla Teja y los humedales Catrico, Krahmer y Angachilla. La ciudad no tiene humedales; la ciudad está hecha de humedales. Y de aquello se desprende una consecuencia jurídica que el legislador no previó, que es que prácticamente ninguna vía de Valdivia puede ampliarse sin que la sola colindancia con un humedal active la exigencia de evaluación ambiental.

Las manifestaciones del problema están a la vista. La prolongación de la circunvalación de la ciudad, destinada a completar la conexión entre los sectores de Picarte y Las Mulatas y a descongestionar el centro urbano del tránsito de camiones, ha permanecido durante más de una década en discusión por su relación con el humedal Angachilla, con sucesivas licitaciones de diseño, estudios de impacto ambiental y mesas de trabajo entre el Gobierno y las organizaciones territoriales[2]. Por su parte, la concesión vial de las Rutas de Acceso a Valdivia -que comprende las rutas 202 y 206, con alrededor de ochenta y siete kilómetros que se ampliarán a doble calzada con dos pistas por sentido, una inversión estimada en 567 millones de dólares y una puesta en servicio proyectada al año 2035- discurre junto a los humedales del río Cayumapu, al punto que el propio proyecto contempla la construcción de un centro de interpretación de ese humedal[3]. Se trata, en ambos casos, de obras sobre trazados existentes, en una ciudad cuya conectividad interna depende de un número muy reducido de ejes.

---

[1]Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional, de 1971 (Convención Ramsar), vigente en Chile. La acreditación de Valdivia como Ciudad Humedal fue adoptada por el Comité Permanente de la Convención en enero de 2025. Véase Diario Sostenible, "Valdivia se consagra como la primera Ciudad Humedal de Latinoamérica", enero de 2025, disponible en https://www.terram.cl/valdivia-se-consagra-como-la-primera-ciudad-humedal-de-latinoamerica/

[2]RíoenLínea, "Humedal Angachilla y dos puentes que dividen", y "Acuerdo de Gobierno y agrupaciones destraba inicio de polémico proyecto vial en el Humedal Angachilla". Disponibles en https://www.rioenlinea.cl/humedal-angachilla-y-dos-puentes-que-dividen/ y https://www.rioenlinea.cl/acuerdo-de-gobierno-y-agrupaciones-destraba-inicio-de-polemico-proyecto-vial-en-el-humedal-angachilla/

[3]Ministerio de Obras Públicas, "MOP publica llamado a licitación para el proyecto de Concesión Vial de las Rutas de Acceso a Valdivia", y ficha de la concesión "Accesos a Valdivia – Ruta Escénica", Dirección General de Concesiones. Disponibles en https://www.mop.gob.cl/mop-publica-llamado-a-licitacion-para-el-proyecto-de-concesion-vial-de-las-rutas-de-acceso-a-valdivia/ y https://concesiones.mop.gob.cl/project/accesos-a-valdivia/

OFICINA VIRTUAL 07-10-2026 10:05

El origen del bloqueo está en el artículo 10 de la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente. Su letra p) somete a evaluación la ejecución de obras, programas o actividades en humedales urbanos y 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. Conforme al criterio del propio Servicio de Evaluación Ambiental, esta última hipótesis es de aplicación notoriamente más amplia que la primera, en circunstancias a que no exige declaración previa del humedal, bastando verificar sus características físicas y su ubicación dentro del límite urbano, y puede alcanzar a obras emplazadas fuera del humedal cuando generen afectación directa o indirecta. Es exactamente esa proyección hacia el exterior la que convierte la colindancia en causal de ingreso: no hace falta intervenir el humedal para quedar sujeto al Sistema; basta estar al lado.

A ello se suma la ausencia de toda excepción. Ni la ley ni el decreto supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, contemplan regla alguna que exceptúe las obras de conservación, mantención, reposición o ampliación de infraestructura vial existente. La consulta de pertinencia del artículo 26 de ese Reglamento permite requerir un pronunciamiento sobre la procedencia del ingreso, pero, conforme al instructivo del Servicio de Evaluación Ambiental actualizado en enero de 2026, se trata de 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. Y la ley N° 21.770, que estableció una Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales, excluye expresamente de su ámbito, en su artículo 4, las autorizaciones tramitadas íntegramente en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, de modo que su régimen de plazos máximos no alcanza a la Resolución de Calificación Ambiental. El titular queda, así, sin vía administrativa que le permita ejecutar con certeza una obra de ampliación menor sobre una vía que ya existe.

Conviene recordar, además, cuál es la naturaleza del bien sobre el que estas obras se ejecutan. 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, cuyas fajas son bienes nacionales de uso público, cuya administración corresponde a la Dirección de Vialidad. La ampliación del número de pistas dentro de esa faja, o inmediatamente contigua a ella, no es la ocupación de un espacio natural: es el uso más intenso de un espacio que el ordenamiento ya destinó al tránsito y que, en la generalidad de los casos, se encuentra pavimentado, iluminado y en operación desde hace décadas.

Nada de lo anterior desmerece la ley N° 21.202. Esa ley vino a corregir un vacío grave de nuestro ordenamiento y su aplicación ha sido, en lo esencial, acertada. Pero conviene precisar contra qué riesgos fue dictada. La propia Contraloría General de la República, al auditar su aplicación en las comunas de Valdivia y Los Lagos por el período comprendido entre noviembre de 2020 y marzo de 2024, identificó como incumplimientos relevantes la existencia de construcciones informales emplazadas dentro del humedal urbano El Bosque–Miraflores–Las Mulatas–Guacamayo, con sistemas de evacuación de aguas servidas descargando directamente en él, y la omisión de la incorporación de un humedal al instrumento de planificación territorial respectivo[4]. Ésas son las amenazas reales sobre los humedales urbanos, vinculadas al relleno, la descarga y la ocupación no regulada. No lo es la adición de una pista a un camino que bordea

[4]Contraloría General de la República, auditoría sobre la aplicación de la ley N° 21.202 en las comunas de Valdivia y Los Lagos, correspondiente al período comprendido entre el 24 de noviembre de 2020 y el 31 de marzo de 2024, cuyos resultados fueron informados en marzo de 2025. Reseñada en https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-los-rios/2025/03/21/contraloria-detecta-incumplimientos-a-la-ley-que-protege-los-humedales-urbanos-en-valdivia-y-los-lagos.shtml

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
07-10-2026
10:05
VIRTUAL

el humedal desde antes de su declaración, cuando las obras se ejecutan fuera de su superficie y con resguardos hidráulicos adecuados.

**IDEA MATRIZ**

Establecer que la sola circunstancia de que un camino público existente sea colindante a un humedal no constituye causal de ingreso obligatorio al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental respecto de las obras de ampliación del número de pistas destinadas a mejorar la conectividad, sujetando dicha regla a requisitos copulativos y objetivos de preexistencia, emplazamiento, magnitud y resguardo hidráulico, y sin perjuicio de las demás tipologías del artículo 10 de la ley N° 19.300 que resulten aplicables por razones distintas de la colindancia.

En mérito de los antecedentes y fundamentos expuestos, y con el objeto de permitir la ampliación oportuna de los caminos públicos que sostienen la conectividad de las ciudades emplazadas entre humedales, sin menoscabo de la protección que la Constitución, la ley y los tratados internacionales vigentes confieren a dichos ecosistemas, los diputados y diputadas que suscriben vienen en presentar el siguiente:

**PROYECTO DE LEY**

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

"Artículo 10 bis.- La circunstancia de que un camino público existente sea colindante a un humedal no constituirá, por sí sola, causal de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental respecto de las obras de ampliación del número de pistas de dicho camino que tengan por objeto mejorar la conectividad, siempre que concurran a lo menos uno de los siguientes requisitos:

a) Que el camino público exista con anterioridad a la declaración del humedal respectivo o, a falta de declaración, con anterioridad a la publicación de esta ley.

b) Que la ampliación no exceda de una pista por sentido de circulación.

c) Que la ampliación de la faja, cuando fuere necesaria, no exceda de quince metros de su eje central y se ejecute hacia el costado del camino opuesto al humedal, salvo que ello resulte técnicamente inviable, circunstancia que deberá constar fundadamente en el proyecto de ingeniería.

d) Que el proyecto contemple obras de drenaje y de manejo de aguas lluvias que aseguren la mantención de la conectividad hidráulica y del régimen hídrico del humedal, así como medidas de control de sedimentos durante la ejecución de las obras.".

**Artículo transitorio.-** Las obras que, a la fecha de publicación de esta ley, se encuentren sometidas a evaluación ambiental y cumplan los requisitos del artículo 10 bis de la ley N° 19.300 quedarán exceptuadas de proseguir dicha evaluación, pudiendo el titular desistirse del respectivo procedimiento conforme a las reglas generales, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso tercero del mismo artículo.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
07-10-2026
10:05
VIRTUAL

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

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

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ALVARO JOFRE C.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
07-10-2026
10:05
VIRTUAL