REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
DIRECCIÓN EJECUTIVA
GRC

RESUELVE EL RECURSO DE RECLAMACIÓN ATINGENTE AL PROYECTO "TERMINAL DE PRODUCTOS PACÍFICO", CUYO PROPONENTE ES COMPAÑÍA DE PETRÓLEOS DE CHILE COPEC S.A.

RESOLUCIÓN EXENTA Nº /2020

SANTIAGO,

VISTOS:

1. El recurso de reclamación interpuesto, con fecha 18 de febrero de 2020, ante la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, "SEA"), en contra de la resolución exenta N° 6, de 8 de enero de 2020 (en adelante e indistintamente, la "RCA N° 6/2020" o la "RCA"), de la Comisión de Evaluación de la Región del Biobío (en adelante, la "Comisión"), por don Sebastián Avilés Bezanilla, en representación de Compañía de Petróleos de Chile COPEC S.A. (en adelante e indistintamente, el "Reclamante" o el "Proponente").

2. La RCA N° 6/2020, que calificó desfavorablemente la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, la "DIA") del proyecto "Terminal de Productos Pacífico" (en adelante, el "Proyecto"), del Proponente.

3. Los demás antecedentes que constan en el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto y en el procedimiento de reclamación.

4. Lo dispuesto en la ley Nº 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, "ley N° 19.300"); en el decreto supremo Nº 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, "RSEIA"); en el decreto N° 46, de 2018, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra como Director Ejecutivo del SEA a don Hernán Brücher Valenzuela; en la resolución exenta RA N° 119046/34/2020 que establece el orden de subrogación del jefe de la división jurídica del SEA; en la resolución exenta N° 41, de 22 de enero de 2020, que delegada facultades que indica en el jefe de la división jurídica en materias de recurso de reclamación respecto de declaraciones de impacto ambiental; en el decreto con fuerza de ley Nº 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de Gobierno, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley Nº 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la ley Nº 19.880, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado (en adelante, "ley N° 19.880"); y, en la resolución Nº 7, de 2019, de la Contraloría General de la República (en adelante, "CGR"), que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

Documento Digital N°: 202099101534 – Fecha: 21/08/2020
Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
http://validador.sea.gob.cl/validar/E396A5E-7AEA-4781-A35D-A7A8603472F

CONSIDERANDO:

1. Que, el Proyecto consiste en una instalación para la recepción, almacenamiento y distribución de combustibles, para lo que contempla la construcción y operación de un terminal marítimo o fondeadero para naves mayores y otro para naves menores y, asimismo, de un conjunto de diecisiete tanques de almacenamiento y despacho de combustibles líquidos, correspondientes a Gasolinas, Petróleo Diesel y Petróleos Combustibles, con una capacidad total agregada de 190.000 m^3.

   El Proyecto contempla, además, tanques de combustibles de apoyo operacional y consumo esporádico, recipientes de drenaje para cada tanque, mesas de carga de combustibles para camiones tanque, líneas o tuberías que permitirían el traslado de combustibles entre los distintos componentes del Proyecto, con sus correspondientes conexiones y *manifolds*, estacionamientos de camiones y vehículos, instalaciones de apoyo y edificio administrativo.

   Cabe señalar que, si bien la fase de construcción se consideraría realizar en una sola etapa, se contemplaría habilitar los tanques antes indicados de manera secuencial, en la medida que, en el tiempo, se vaya requiriendo mayor capacidad de recepción, almacenamiento y distribución de combustibles líquidos.

2. Que, mediante la RCA N° 6/2020, la Comisión calificó desfavorablemente la DIA del Proyecto, en base a los siguientes argumentos:

   2.1. La omisión de un procedimiento de participación ciudadana (en adelante, "PAC") dentro del procedimiento de evaluación ambiental.

   2.2. Las emisiones atmosféricas del Proyecto generarían un impacto negativo en la salud de la población.

   2.3. La afectación a la calidad de vida de las personas por uso de la infraestructura vial asociada al Proyecto, lo cual generaría un aumento en los tiempos de desplazamiento.

   2.4. La falta de certeza respecto de la compatibilidad territorial del Proyecto en relación con el instrumento de planificación territorial (en adelante, "IPT") aplicable.

3. Que, con fecha 18 de febrero de 2020, don Sebastián Avilés Bezanilla, en representación del Proponente, realizó una presentación que, en lo principal: interpone recurso de reclamación en contra de la RCA N° 6/2020, en virtud del artículo 20 de la ley N° 19.300, solicitando que esta sea dejada sin efecto y se califique favorablemente la DIA del Proyecto.

4. Que, mediante los oficios ordinarios N° 20209910272, de 23 de marzo de 2020 (en adelante, el "Ord. N° 20209910272/2020"), N° 202099273, de 23 de marzo de 2020 (en adelante, el "Ord. N° 202099273/2020"), N° 202099274, de 23 de marzo de 2020 (en adelante, el "Ord. N° 202099273/2020") y N° 20209910278, de 25 de marzo de 2020 (en adelante, el "Ord. N° 20209910278/2020"), todos del Director Ejecutivo del SEA, se solicitó informar sobre el recurso de reclamación a la Ilustre Municipalidad de Coronel (en adelante, la "Municipalidad"), la Subsecretaría de Transportes, la Subsecretaría de Salud Pública y la Subsecretaría de Vivienda, respectivamente. Al respecto, mediante los oficios ordinarios N° 566, de 23 de marzo de 2020 (en adelante, el "Ord. N° 566/2020"), N° 3.118, de 11 de junio de 2020 (en adelante, el "Ord. N° 3.118/2020") y N° 1.093, de 25 de mayo de 2020, (en adelante, el "Ord. N° 1.093/2020") y N° 2.922, de 28 de julio de 2020 (en adelante, "Ord. N° 2.922/2020"), evacuaron sus informes la Municipalidad, la Subsecretaría de Transportes, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo[1] y la Subsecretaría de Salud Pública, respectivamente.

   Por otra parte, la Dirección Regional del SEA de la Región del Biobío (en adelante, el "SEA Regional") no informó respecto del recurso.

[1] Cabe precisar que la Subsecretaría de Vivienda derivó la solicitud de informe a la Secretaría Regional Ministerial (en adelante, la "SEREMI") de Vivienda y Urbanismo (en adelante, de "Vivenda"), mediante el oficio ordinario N° 195, de 05 de mayo de 2020.

5. Que, para efectos de la resolución del recurso de reclamación interpuesto, esta Dirección Ejecutiva ha sistematizado los argumentos reclamados de la siguiente manera:

5.1. Que, el Proyecto no presentaría los impactos significativos contemplados en el artículo 11 letra a) de la ley N° 19.300, relativo al riesgo para la salud de la población debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos, especialmente, respecto de emisiones atmosféricas.

5.2. Que, el Proyecto no presentaría los impactos significativos contemplados en el artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300, relativos a la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos.

5.3. Que, el Proyecto habría cumplido la normativa aplicable respecto de la PAC.

5.4. Que, el Proyecto cumpliría con la normativa ambiental aplicable, en específico, en lo referente a la compatibilidad territorial del Proyecto.

5.5. Que, los fundamentos establecidos la RCA N° 6/2020 para justificar el rechazo serían arbitrarios e ilegales, debido a que esta carecería de la debida motivación y, además, que la Comisión habría incurrido en el vicio de desviación de poder.

6. Que, respecto de la primera materia reclamada, esto es, que el Proyecto no presentaría los impactos significativos contemplados en el artículo 11 letra a) de la ley N° 19.300, relativo al riesgo para la salud de la población debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos, especialmente, respecto de emisiones atmosféricas, resulta pertinente tener presente lo siguiente:

6.1. Que, en la DIA del Proyecto se habría realizado una estimación de emisiones atmosféricas para cada fase de este.[2]

Al respecto, se sostuvo que las emisiones que se generarían durante la fase de construcción corresponderían a material particulado derivado del proceso de excavación, carga y descarga de material de excavación, tránsito de vehículos por caminos pavimentados y combustión interna del motor de maquinarias y vehículos, todos los cuales serían de carácter temporal, ya que solo se prolongarán mientras se ejecute la construcción del Proyecto.[3]

Por su parte, se estimó que, para la fase de operación, las emisiones generadas por el Proyecto se producirían producto del funcionamiento de la planta, esto es, el almacenamiento de combustibles y el movimiento de vehículos.[4]

6.2. Que, en base a lo solicitado por el SEA Regional en el Informe Consolidado de Aclaraciones, Rectificaciones y Ampliaciones (en adelante, "ICSARA")[5] y la SEREMI de Salud,[6] el Proponente presentó en la Adenda una actualización de los valores de las estimaciones de emisiones atmosféricas del Proyecto y se incorporó, además, una modelación de calidad del aire para ambas fases.[7]

En tal contexto, se indicó que, para la totalidad de los contaminantes evaluados, sus concentraciones no se encontrarían en situación de latencia ni superarían la normativa ambiental vigente.[8]

6.3. Que, atendidas las observaciones realizadas por la SEREMI de Salud[9] consignadas en el ICSARA Complementario por el SEA Regional,[10] se señaló en la Adenda

[2] Para dicha estimación se indicaron los factores de emisión utilizados en los Acápites N° 1, N° 2.3 y N° 5.3, del Anexo N° 4, de la DIA.
[3] Anexo N° 4, de la DIA.
[4] Anexo N° 4, de la DIA.
[5] Preguntas N° 55, N° 71 y N° 72, del ICSARA.
[6] Acápite N° 2, del oficio ordinario N° 2.174, de 12 de julio de 2018 (en adelante, "Ord. N° 2.174/2018").
[7] Cabe precisar que se habría detallado el modo en que se obtuvieron los aportes de concentración y la metodología del sistema de modelación en Acápite N° 1, del Anexo N° 1, de la Adenda.
[8] Acápite N° 8, del Anexo N° 1, de la Adenda.
[9] Acápite N° 2.1, del oficio ordinario N° 1.597, de 10 de junio de 2019 (en adelante, "Ord. N° 1.597/2019").
[10] Preguntas N° 9.II a 11.II y N° 4.1, del ICSARA Complementaria.

Complementaria que las mayores emisiones corresponderían a la fase de construcción y, en específico, en segundo año de dicha fase, para el contaminante NO_x, debido a la emisión que generarían los motores de la maquinaria que se contemplaría utilizar[11] y, por otra parte, se indicó que las emisiones más altas para la fase de operación corresponderían a la de COV, las cuales se derivarían de las pérdidas por evaporación de los tanques.[12]

Con el objetivo de evaluar el riesgo para la salud de la población del área de influencia, se realizó una modelación de las emisiones atmosféricas en su condición más desfavorable la cual correspondería al año 2 de las fases de construcción y operación, para lo cual se consideraron 19 puntos discretos de interés asociados a población y estaciones de monitoreo de contaminantes.[13] Al respecto, se observó lo siguiente:

6.3.1. Que, se implementaría un sistema de techo flotante interno en los tanques de almacenamiento, lo que permitiría reducir en un 95% las emisiones de COV en la fase de operación del Proyecto.[14]

6.3.2. Que, los resultados de la modelación atmosférica indican un bajo aporte del Proyecto en los puntos de interés.[15] En tal sentido, indicó que, analizados los resultados de los receptores de interés, ningún contaminante, bajo sus distintos estadísticos, superaría la normativa ambiental aplicable.[16]

6.3.3. Que, enseguida, se sostuvo que en ninguna de las estaciones de monitoreo consideradas se superarían las normas de calidad primaria ni se acercarían a situaciones de latencia, habida consideración de la situación de saturación por $MP_{2,5}$ en que se encontraría la zona.[17]

6.3.4. Que, las líneas de iso-concentración obtenidas tanto para la construcción como la operación, permiten señalar que los contaminantes tienen una dispersión local, circunscribiéndose principalmente sobre el área del Proyecto.[18]

6.4. Que, al respecto, la SEREMI de Salud indica que éste acredita cumplimiento de la normativa ambiental aplicable respecto a las emisiones atmosféricas, condicionado a las medidas indicadas por el mismo Proponente en la DIA.[19]

6.5. Que, el SEA Regional estableció en el Informe Consolidado de Evaluación (en adelante, "ICE"), que el Proyecto presentaría aportes de emisiones atmosféricas poco significativos para los contaminantes, MP_{10}, $MP_{2,5}$, NO_2, SO_2, CO, CO_3 y COV, no superando los niveles normativos ni de latencia, debido a lo cual concluían que no generaría un riesgo para la salud de la población y no aumentaría los riesgos preexistentes para dichos efectos. [20]

En tal sentido, se consignó que durante la fase de operación el Proyecto no generaría emisiones atmosféricas debido a las actividades de carga y descarga de combustible, salvo pérdidas evaporativas, sin perjuicio de lo cual en la evaluación se habría considerado en dicho análisis las emisiones por concepto de vehículos, bajo el contexto de máxima carga operativa del Proyecto.[21]

En consecuencia, señaló que "(…) *el proyecto no produciría impacto significativo sobre los puntos habitados en los alrededores del proyecto, ni en la comuna, por*

[11] Tablas N° 35 y N° 36, del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[12] Tabla N° 37, del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[13] Tabla N° 39, del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[14] Respuesta N° 9, de la Adenda Complementaria.
[15] Tablas N° 42 y N° 43 del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[16] Acápites N° 7.4 y N° 8, del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[17] Tablas N° 45 y N° 60 del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[18] Figuras N° 19 y N° 42 del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[19] Acápite N° 1, del oficio ordinario N° 2.757, de 09 de octubre de 2019 (en adelante, "Ord. N° 2.757/2019").
[20] Literal a), del Capítulo N° 6, del ICE.
[21] Considerando N° 4.4.6, de la RCA N° 6/2020.

aumento de concentraciones de gases y/o partículas en el aire y por ende no genera riesgo para la salud de la población".[22]

6.6. Que, la Comisión consignó lo señalado por el SEA Regional específicamente en el literal a) del Considerando N° 5.1 de la RCA N° 6/2020, sin embargo, se estableció también en el Considerando N° 11 del mismo acto, que la calidad de vida de la población "(…) *va a ser alterada por las emisiones* (…)",[23] como uno de los motivos de rechazo del Proyecto.[24]

6.7. Que, el Reclamante sostuvo al respecto que, durante la evaluación ambiental, habría presentado los antecedentes que permitirían acreditar que las emisiones atmosféricas del Proyecto cumplirían con la normativa ambiental aplicable y, asimismo, no llegarían a situaciones de latencia, lo cual habría sido corroborado por la autoridad sanitaria.[25]

6.8. Que, en base a la información proporcionada durante la evaluación ambiental del Proyecto y las presentaciones realizadas durante esta etapa recursiva, esta Dirección Ejecutiva estima lo siguiente:

6.8.1. Que, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del artículo 5 del RSEIA, a objeto de evaluar si un Proyecto genera un riesgo a la salud de la población, se considerará si produce una superación de los valores máximos contemplados en las "(…) *normas primarias de calidad ambiental vigentes o el aumento o disminución significativos, según corresponda, de la concentración por sobre los límites establecidos en estas*."

En este sentido, se realizó una modelación de las emisiones atmosféricas del Proyecto y, además, un análisis del cumplimiento de la normativa ambiental vigente para ambas fases del Proyecto, considerando la situación preexistente de calidad del aire en el área de influencia, para MP_{10}, $MP_{2,5}$, SO_2, NO_2, O_3 y CO, mediante el porcentaje que representa el aporte del Proyecto respecto a la norma, en cada uno de los puntos de interés.[26]

6.8.2. Que, en concordancia con lo anterior y, de acuerdo con los antecedentes proporcionados dentro de la evaluación ambiental por el Proponente, las mayores emisiones del Proyecto corresponderían a la fase de construcción para el contaminante NO_x debido a la emisión que generarían los motores de la maquinaria que se contemplaría utilizar[27] y, por otra parte, se indicó que las emisiones más altas para la fase de operación corresponderían a la de COV, las cuales se derivarían de las pérdidas por evaporación de los tanques.[28]

Bajo tal orden de ideas, cabe señalar que se estima que se adoptaron las medidas solicitadas por la SEREMI de Salud para la reducción de las emisiones de COV y, asimismo, a partir de una modelación de las emisiones atmosféricas del Proyecto en su escenario más desfavorable, aparece que estas no superarán las normas de calidad primaria, así como tampoco se acercarán a situaciones de latencia, según se expuso en los Considerandos N° 5.1 a N° 5.3 de este acto administrativo.

6.8.3. Que, lo anterior, fue corroborado por el SEA Regional, quién consignó dicha circunstancia en el ICE[29] y, a su tiempo, fue también ratificado por la SEREMI de Salud, en cuanto esta se pronunció como conforme respecto de los antecedentes presentados por el Proponente, indicando que el Proyecto cumpliría la normativa ambiental aplicable, de acuerdo con lo señalado en el Considerando N° 5.4 precedente.

---

[22] Literal a), del Capítulo N° 6, del ICE.
[23] Considerando N° 11.2 de la RCA N° 6/2020.
[24] Página 35, del Acta de la Sesión Ordinaria N° 21, de 18 de noviembre de 2019, de la Comisión de Evaluación de la Región del Biobío.
[25] Acápite N° 2.V, del recurso de reclamación individualizado en el Considerando N° 3 de esta resolución.
[26] Ver Considerando N° 5.3 de esta resolución.
[27] Tablas N° 35 y N° 36, del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[28] Tabla N° 37, del Anexo N° 2, de la Adenda Complementaria.
[29] Véase el Considerando N° 5.5 de esta resolución.

6.8.4. Que, consultada al respecto durante esta fase recursiva, la Subsecretaría de Salud Pública se pronunció en el mismo sentido que el expuesto en el Considerando precedente, señalando, en particular, que los antecedentes presentados por el Proponente durante la evaluación ambiental del Proyecto serían suficientes para descartar la generación de un riesgo para la salud de la población derivado de un aumento en las emisiones de MP y gases.[30]

6.8.5. Que, analizados los elementos expuestos en los Considerandos precedentes, se estima que, efectivamente el Proyecto no genera riesgo para la salud de la población ubicada dentro del área de influencia del Proyecto y, en consecuencia, se acoge en esta parte la reclamación.

7. Que, respecto de la segunda materia reclamada, esto es, que el Proyecto no presentaría los impactos significativos contemplados en el artículo 11 letra c) de la ley N° 19.300, relativos a la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, resulta pertinente tener presente lo siguiente:

7.1. Que, en la DIA del Proyecto el Proponente dio cuenta de los siguientes antecedentes:

7.1.1. Que, se habría acompañado una caracterización del área de influencia en materia de vialidad del Proyecto, indicando que este se ubicaría en el Parque Industrial Coronel y,[31] en particular, el Proyecto haría uso de la ruta 160, de la calle Federico Schwager y de la avenida Océano Pacífico.

7.1.2. Que, se presentó un Estudio de Factibilidad Vial, en el cual se realizó un análisis de los posibles impactos en la vialidad del sector mediante la modelación del flujo vehicular, en virtud del cual se indicó que para la fase de construcción el aumento de flujo sería marginal, por lo que no se producirían impactos relevantes en el uso de la vialidad comprometida, mientras que, para la fase de operación, sería factible que se produjeran un aumento en el flujo vehicular, habida estimación de la forma actual de operación del cruce a nivel de la vía férrea en calle Federico Schwager.[32] Adicionalmente, el estudio plantea la recomendación de analizar la implementación de un cruce semaforizado, para el caso en que las condiciones de demanda de dicho cruce hipotéticamente aumenten sobre la estimación predicha. [33]

De esta manera, la implementación y puesta en funcionamiento del Proyecto no generaría alteraciones en el comportamiento operacional de las intersecciones que forman parte del área de influencia.

7.2. Que, de acuerdo con las observaciones formuladas por la SEREMI de Transporte[34] y el SEA Regional,[35] el Proponente informó en la Adenda que establecería medidas para mantener informada a la comunidad del sector del Parque Industrial Coronel respecto de las rutas de acceso, horarios y frecuencia de los camiones que transitarían por la zona.

Además, precisó que, para la fase de operación, se proyectaría un flujo máximo del orden 124 camiones/día con *peaks* de 13 camiones/hora. Sin embargo, dicho flujo no se tendría lugar durante los periodos de hora punta, esto es, entre las 07:30 a 10:00 am y 17:30 a 21:00 pm, para el cual se considera un flujo menor. Así, existiría una capacidad de reserva suficiente de la infraestructura vial, de acuerdo a los resultados de la modelación realizada para horarios punta de la intersección de la caletera de la ruta 160 y la calle Federico Schwager.[36]

---

[30] Ord. N° 2.922/2020.
[31] Figura N° 2-6, del Capítulo N° 2, de la DIA.
[32] Anexo N° 6, de la DIA.
[33] Acápite N° 6, del Anexo N° 6, de la DIA.
[34] Oficio ordinario N° 1.862, de 11 de julio de 2018 (en adelante, "Ord. N° 1.862/2018).
[35] Pregunta N° 81 y 82 del ICSARA.
[36] Tablas N° 16 y 17, de la Respuesta N° 81, de la Adenda.

En este sentido, señaló que el Proyecto no generaría alteraciones en el comportamiento operacional de las rutas que consideraría utilizar durante las fases de construcción y operación y, consecuentemente, no generaría efectos adversos significativos respecto de la situación vial actual.[37]

7.3. Que, la SEREMI de Transporte reiteró la consulta relativa relacionada al cruce de la línea férrea a nivel de calle en calle Federico Schwager,[38] la cual fue consignada por el SEA Regional en el ICSARA Complementario, solicitando un análisis de las medidas de seguridad existentes y, asimismo, se propusieran medidas de seguridad adicionales que permitan minimizar los riesgos de accidente y/o derrames en dicho cruce de la vía férrea en calle Federico Schwager durante la operación del Proyecto. Lo anterior, con el objeto de descartar impactos significativos sobre la calidad de vida de la población por uso de caminos de acceso.[39]

7.4. Que, en la Adenda Complementaria se informó lo siguiente:

7.4.1. Que, analizados los requerimientos expuestos en el Considerando precedente, se implementarían medidas de seguridad adicionales con el objeto de minimizar riesgos de accidentes y/o derrames en el cruce de la línea férrea al nivel de la calle Federico Schwager. La principal medida, consistiría en un sistema automático de control para cruce de vía férrea que actuará en forma conjunta con un semáforo que defina la preferencia de paso entre los flujos de vehículos de la intersección entre Federico Schwager y la vía de accesos Coronel y que, ante la aproximación de un tren, baje las barreras en forma automática y permita el despeje de la vía férrea.[40]

7.4.2. Que, en armonía con lo recién expuesto, se presentó una actualización de la información mediante mediciones de flujo vehicular y el aumento de frecuencias del servicio ferroviario del Biotrén entre Concepción a Coronel, realizándose, en particular, un Análisis Operacional de la intersección Federico Schwager/ruta 160, considerando distintas formas de regulación.[41] Dicho análisis, habría sido realizado en base al modelo *Transmodeler*, considerando cuatro tipos de escenarios para distintas etapas de la fase de operación.[42] Al respecto, cabe observar los siguientes aspectos:

(i) Que, al incorporarse el flujo de camiones asociado a la operación del Proyecto, para el caso de la intersección regulada con señal de prioridad, las modelaciones evidenciarían que se incrementarían las demoras y colas de la vía transversal.

(ii) Que, se debe tener a la vista las nuevas condiciones operacionales del Biotrén y el aumento real de la demanda, con el objeto de incrementar los niveles de seguridad, por un lado, y al mismo tiempo no generar cambios relevantes en los niveles de congestión ni de colas y demoras en la intersección.

(iii) Que, atendido los elementos antes expuestos, se proponen medidas adicionales para el escenario denominado “Situación con Proyecto”, tal como se expuso en el Considerando N° 6.4.1 precedente, en virtud de lo cual la demora total de la intersección disminuiría en comparación con el escenario que contempla regular la intersección solo mediante una señal de prioridad e, incluso sería menor que el denominado escenario sin Proyecto.[43] Además, la velocidad media de operación en la red es mayor en la situación semaforizada que en la situación con señal de prioridad.

[37] Respuestas N° 81, N° 82 de la Adenda.
[38] Acápite N° 1.1. del oficio ordinario N° 1.660, de 11 de junio de 2019 (en adelante, “Ord. N° 1.660/2019”).
[39] Pregunta N° 20.IV, del ICSARA Complementario.
[40] Página 43, de la Respuesta N° 20, de la Adenda Complementaria.
[41] Anexo N° 8, de la Adenda Complementaria.
[42] Página 47, de la Respuesta N° 20, de la Adenda Complementaria.
[43] Página 49, de la Respuesta N° 20, de la Adenda Complementaria.

(iv) Que, de este modo, el Proyecto no generaría, durante su fase de operación, un aumento del tiempo de espera para incorporarse a la ruta 160, sino que, por el contrario, reduciría los tiempos de demoras totales en un 62% del tiempo de demora[44] e incluso, se esperaría una velocidad de operación promedio mayor en un 50% superior,[45] en ambos casos, al comparar la situación actual proyectada "Situación sin Proyecto" con el escenario denominado "Situación con Proyecto".

Cabe prevenir a este respecto, que la SEREMI de Transportes se pronunció como conforme y no realizó observación alguna.[46]

7.5. Que, tanto en el ICE como en la RCA N° 6/2020 se estableció respecto de la eventual obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, que se corroboraría que el impacto del proyecto sobre el uso de la vialidad en ningún caso resulta ser significativo. A mayor abundamiento, se consignó que, *"[p]or el contrario*, (…) *con las soluciones de regulación y seguridad vial propuestas, la 'situación con proyecto' es mejor que la situación actual proyectada 'sin proyecto', desde el punto de vista del uso de la vialidad y de la seguridad*."[47]

Sin embargo, cabe señalar que, también la Comisión plasmó en la RCA N° 6/2020 que se alteraría la calidad de vida de las personas por los impactos sobre la infraestructura vial que generaría el Proyecto.[48]

7.6. Que, el Reclamante señaló que durante la evaluación ambiental habría subsanado todos los errores, omisiones e inexactitudes requeridas por la autoridad ambiental, específicamente, en lo relativo al descarte de los impactos referidos a vialidad, por lo que no existiría afectación en la calidad de vida de los habitantes de Coronel con motivo el aumento en los tiempos de traslado y desplazamiento, así como tampoco un aumento de los riesgos de accidentabilidad con motivo de la falta de implementación de medidas de seguridad.[49]

7.7. Que, consultada al respecto durante esta fase recursiva, la Subsecretaría de Transportes indicó que, en base a los estudios de factibilidad vial y a las propuestas de mejoramiento presentadas durante la evaluación, el Proyecto no generaría una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento.[50]

7.8. Que, en base a la información proporcionada durante la evaluación ambiental del Proyecto y las presentaciones realizadas durante esta etapa recursiva, esta Dirección Ejecutiva estima lo siguiente:

7.8.1. Que, con el objeto de evaluar una eventual alteración significativa en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, debe considerarse de acuerdo al artículo 7 del RSEIA, la generación de los efectos adversos significativos sobre a la calidad de vida de dichos grupos y, en específico, se concurre la circunstancia definida en el literal b) de dicha norma, la que consiste en "*la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento*"

7.8.2. Que, los resultados de las simulaciones y los estudios complementarios presentados con el objeto de estimar los potenciales impactos en la vialidad del sector,[51] el cual posee un eminente carácter industrial,[52] se evidencia la

[44] Figura N° 7, de la Respuesta N° 20, de la Adenda Complementaria.
[45] Figura N° 8, de la Respuesta N° 20, de la Adenda Complementaria.
[46] Oficio ordinario N° 3.151, de 14 octubre de 2019 (en adelante, "Ord. N° 3.151/2019").
[47] Literal b), del Capítulo N° 6.3, del ICE y Considerando N° Literal b), del Considerando N° 5.3, de la RCA N° 6/2020.
[48] Considerando N° 11.2, del Considerando N° 5.3, de la RCA N° 6/2020.
[49] Dichos argumentos fueron reiterados por el Reclamante, mediante presentación de 26 de junio de 2020, realizada ante la Dirección Ejecutiva, específicamente, en su Acápite N° IV.
[50] Ord. N° 3.186/2020 y el Memorándum N° 35, de la SEREMI de Transportes, de 02 de junio de 2020.
[51] Véanse los Considerandos N°6.1 y N° 6.4 precedentes.
[52] Véase el Considerando N°6.1 precedente.

capacidad de reserva de la infraestructura vial que se traduce en grados de saturación inferiores a 85%, siendo el principal conflicto correspondería al cruce de la vía férrea en calle Federico Schwager, el cual no se encontraría semaforizado.

7.8.3. Que, atendida dicha circunstancia, el Proponente propuso implementar medidas de seguridad adicionales y, en específico, un sistema automático de control para cruce de vía férrea que actuará en forma conjunta con un semáforo que defina la preferencia de paso entre los flujos de vehículos, cuyo detalle fue expuesto en el Considerando N° 6.4.1 de esta resolución. De este modo, aparece que no se verifica un menoscabo al sistema de movilidad local.

Por otra parte, la adopción de dichas regulaciones y mejoras, implica no solo el descarte de la generación de un aumento en los tiempos de desplazamiento, sino que también una mejora respecto del escenario evaluado denominado "Situación sin Proyecto", según se señaló en el Acápite N° (iii) y (iv), del Considerando N° 6.4.2 de este acto administrativo.

7.8.4. Que, tanto la SEREMI de Transportes como la Subsecretaría de Transportes se pronunciaron al respecto, indicando que el Proyecto no genera efectos adversos significativos sobre la calidad de vida de los grupos humanos del sector, debido a que no se producirían impactos significativos sobre el tránsito vehicular y los tiempos de desplazamiento.[53]

7.8.5. Que, bajo dicho contexto, el Proyecto descarta se genere o presente una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos y, en consecuencia, se acoge en esta parte la reclamación.

8. Que, respecto de la tercera materia reclamada, esto es, el Proyecto habría cumplido la normativa aplicable respecto de la PAC, resulta pertinente tener presente lo siguiente:

8.1. Que, con fecha 2 y 3 de julio de 2018, se publicó en el diario La Tercera y en el Diario Oficial (en adelante, "D.O.") respectivamente, el listado de los proyectos o actividades sujetos a Declaración de Impacto Ambiental, que fueron presentados a tramitación ante las Comisiones de Evaluación de la Región correspondiente o la Dirección Ejecutiva del SEA, según sea el caso, en el mes de junio de 2018, entre las cuales se cuenta el Proyecto, el cual fue presentando a evaluación el 26 de junio de 2018.

En tal sentido, el Proyecto efectivamente fue incluido dentro de dicho listado, según los registros presentados dentro de la evaluación ambiental.[54]

8.2. Que, con fecha 25 de julio de 2018, el Proponente presentó un certificado expedido por Radio Biobío, acreditando la comunicación radial que realizada en dicho medio del extracto visado por el SEA Regional, dando cumplimiento a lo establecido en el art. 87 del RSEIA[55]

8.3. Que, mediante los oficios ordinarios N° 244, de 21 de junio de 2018 (en adelante, "Ord. N° 244/2018") y N° 245, de 21 de junio de 2018 (en adelante, "Ord. N° 245/2018"), ambos del SEA Regional, se comunicó al Gobierno Regional del Biobío y a la Municipalidad, respectivamente.

En este sentido, se les solicitó pronunciarse fundadamente sobre las materias a que se refieren los artículos 8 y 9 ter de la ley Nº 19.300 y los artículos 33 y 34 del RSEIA, relativos a la compatibilidad territorial y la relación con las políticas, planes y programas de desarrollo regional y los planes de desarrollo comunal con el Proyecto.

[53] Véase los Considerandos N° 6.4 y N° 6.7 precedentes.
[54] Véase https://seia.sea.gob.cl/archivos/2018/07/03/DIARIO_OFICIAL_JULIO_2018.pdf y https://seia.sea.gob.cl/archivos/2018/07/03/LA_TERCERA_JUNIO_2018.pdf.
[55] Carta N° 164, de 21 de junio de 2018.

8.4. Que, en base a la información proporcionada durante la evaluación ambiental del Proyecto y las presentaciones realizadas durante esta etapa recursiva, esta Dirección Ejecutiva estima lo siguiente:

8.4.1. Que, el artículo 93 del RSEIA establece que el SEA deberá publicar en el D.O. y un periódico de circulación regional o nacional, según corresponda, una lista de los proyectos ingresados al SEIA, con el objeto de mantener debidamente informada a la ciudadanía. Lo anterior, podrá ser conocido por cualquier persona o interesado en conocer o acceder al contenido de las Declaraciones de Impacto Ambiental, como una concreción del derecho de participación, en particular, "(…) *de acceder a la información que está siendo analizada en el SEIA* (…)"[56] de conformidad con el artículo 94 del RSEIA.

Atendido lo anterior, y en concordancia con lo expuesto en los Considerandos N° 8.1 a 8.3 de este acto administrativo, es dable sostener que el SEA efectivamente observó las actividades y acciones contempladas por el RSEIA al respecto y, consecuentemente, satisfizo el deber de facilitar la participación ciudadana exigido por la misma ley N° 19.300.[57]

Que, el artículo 30 bis de la misma ley, en relación al artículo 94 del RSEIA, viene a establecer expresamente que la participación ciudadana para las Declaraciones de Impacto Ambiental fue prevista por el legislador, solo para algunas hipótesis específicas.[58] A mayor abundamiento, la doctrina autorizada ha señalado de manera consistente que la PAC en las Declaraciones de Impacto Ambiental posee un carácter excepcional,[59] así es condición necesaria para que dicha participación pueda tener lugar,[60] la concurrencia de los siguientes requisitos:[61]

(i) Que, la PAC se encuentra sujeta, en primer término, a la decisión del Director Regional o el Director Ejecutivo del SEA, según corresponda.[62] Lo anterior, en tanto el precitado artículo 30 bis de la ley N° 19.300, establece que dichas autoridades "(…) ***podrán decretar*** *la realización de un proceso de participación ciudadana* (…)" (énfasis agregado).

(ii) Que, dichas Declaraciones de Impacto Ambiental se presenten a evaluación y se refieran a proyectos que generen cargas ambientales para las comunidades próximas.[63]

(iii) Que, por otra parte, se requiere que, *"[t]odo ello,* ***siempre que lo soliciten a lo menos,*** *dos organizaciones ciudadanas con personalidad jurídica a través de sus representantes, o como mínimo diez personas naturales directamente afectadas*." (énfasis agregado). [64]

(iv) Que, por último, se exige que dicha solicitud se haga "(…) ***por escrito*** *y presentarse dentro del plazo de diez contado desde la*

[56] BERMÚDEZ SOTO, JORGE. Fundamentos de Derecho Ambiental. Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2015, p. 271.
[57] Artículos 4 y 81 letra h), ambos de la ley N° 19.300.
[58] BORDALÍ SALAMANCA, ANDRÉS y HUNTER AMPUERO, IVÁN. Contencioso Administrativo Ambiental. Editorial Librotecnia, Santiago, 2012. pp. 183-186.
[59] BERMÚDEZ SOTO, JORGE. Fundamentos de Derecho Ambiental. Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2015, p. 272.
[60] ASTORGA JORQUERA, EDUARDO. Derecho Ambiental Chileno, Parte General. 5° Edición, Editorial Legal Publishing, Chile, p. 304.
[61] Dichos requisitos fueron incorporados por la ley N° 20.417, así, el diseño de la PAC en las Declaraciones de Impacto Ambiental, únicamente se contempló para aquellos proyectos que presentaren cargas ambientales. Historia de la Ley N° 20.417, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, p.981. En el mismo sentido, la doctrina nacional ha señalado que "(…) *el supuesto de la disposición es que [el proyecto o actividad] genere cargas ambientales para las comunidades próximas* (…)". MIROSEVIC VERDUGO, CAMILO. Mecanismos de Participación Ciudadana en el Ordenamiento Jurídico. Editorial Librotecnia, 2016. p. 258.
[62] En tal sentido, se ha sostenido que la participación ciudadana es un derecho condicionado, en tanto "(…) *la discrecionalidad administrativa reconocida en la normativa es evidente, sino la regulación habría señalado decretarán´, ´dispondrán', abrirán´, entre otras formas lingüísticas, y no 'podrán decretar'*." BORDALÍ SALAMANCA, ANDRÉS y HUNTER AMPUERO, IVÁN. Contencioso Administrativo Ambiental. Editorial Librotecnia, Santiago, 2012. p. 186 y 187.
[63] Artículo 30 bis de la ley N° 19.300 y el inciso tercero del artículo 94 del RSEIA.
[64] Inciso primero del artículo 30 bis, de la ley N° 19.300.

publicación en el Diario Oficial del proyecto (…)." (énfasis agregado). [65]

8.4.2. Que, analizadas las reglas citadas en el Considerando precedente, aparece que, en la especie, no se verificaron los requisitos legales y reglamentarios requeridos para que el SEA analice aun la pertinencia de la apertura de un proceso PAC. En efecto, durante la evaluación ambiental del Proyecto no hubo solicitud alguna realizada por escrito y por dos organizaciones ciudadanas con personalidad jurídica a través de sus representantes, o como mínimo diez personas naturales directamente afectadas, de manera que el derecho de participación *stricto sensu*, esto es, a formular observaciones y, asimismo, el derecho a reclamar, no se originaron en momento alguno.

8.4.3. Que, bajo dicho contexto, se estima pertinente acoger en esta parte el recurso de reclamación.

9. Que, respecto de la cuarta materia reclamada, esto es, que el Proyecto cumpliría con la normativa ambiental aplicable, en específico, en lo referente a la compatibilidad territorial del Proyecto, resulta pertinente tener presente lo siguiente:

9.1. Que, de acuerdo con lo informado en la DIA, el Proyecto habría ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, "SEIA") bajo las tipologías contempladas en los literales f.4) y ñ.3) del artículo 3 del RSEIA, relativas a terminales marítimos y a disposición de sustancias inflamables por sobre la cantidad indicada en la norma, respectivamente.[66]

En efecto, el Proyecto consistiría en la construcción y operación de dos terminales marítimos y una instalación de almacenamiento y distribución de combustibles líquidos.[67] En tal sentido, se indicó que, en concordancia con el objetivo del Proyecto, el abastecimiento de dichos combustibles sería realizado por vía marítima a cada uno de los terminales, donde el primer terminal marítimo recepcionaría buques tanques y, el segundo, naves de menor envergadura del tipo barcazas. Dichos terminales serían del tipo isla y su acceso se realizaría mediante navegación. Además, cada terminal contaría con cañerías submarinas independientes para productos livianos y pesados, las que se conectarán con los *manifold* de recepción en tierra y éstos, a su vez, con los tanques de almacenamiento, para ser despachado mediante camiones o buques a distintos puntos de consumo.[68]

En cuanto a la compatibilidad territorial, se señaló que conforme a lo establecido en los artículos 15 y 2º transitorio del RSEIA, el Proyecto se emplazaría dentro de los límites de dos instrumentos de planificación territorial vigentes, a saber: (i) el Plan Regulador Metropolitano de Concepción (en adelante, "PRMC");[69] y, (ii) el Plan Regulador Comunal de Coronel (en adelante, "PRC").[70] En este sentido, se precisó lo siguiente:

9.1.1. Que, de acuerdo con el PRMC, el Proyecto se localizaría en la zona urbana denominada como Zona Industrial 12 (en adelante, "ZI-12"), que en concordancia con el artículo 3.2.3 de la Ordenanza del PRMC, permitiría la Actividad Industrial calificada como inofensiva o molesta, Infraestructura de Transporte y equipamiento asociados a dicha actividad.[71]

9.1.2. Que, en lo concerniente al PRC, el Proyecto se emplazaría en la Zona de Actividades Productivas 2 (en adelante, "ZAP-2"), la cual permitiría la Actividad Productiva Industrial de tipo inofensiva y molesta y, asimismo, la

[65] Inciso primero del artículo 30 bis, de la ley N° 19.300.
[66] Acápite N° 1.2.3. de la DIA.
[67] Acápites N° 1.2.1 y N° 1.3, de la DIA.
[68] Acápite N° 1.2.2, de la DIA.
[69] El cual habría sido oficializado mediante la Resolución Nº 171, del Gobierno Regional de la Región del Biobío, publicado en el D.O. el 28 de enero de 2003.
[70] El cual habría sido oficializado mediante Decreto Nº 2.465 de la Municipalidad, publicado en el D.O, con fecha 22 de abril de 2013
[71] Acápite N° 3.2.11, de la DIA.

actividad de bodegaje y talleres de tipo inofensivo, molesto y peligroso. De este modo, los usos serían concordantes con el Proyecto.[72]

En tal sentido, sostuvo que el Proyecto no se contrapondría a lo dispuesto tanto en el PRMC como en el PRC.[73]

9.2. Que, la Municipalidad señaló que el Proyecto sería territorialmente incompatible con el IPT aplicable a este, que, en su concepto, sería el PRC. En concreto, indicó que el Proyecto se ubicaría al interior de dos zonas urbanas, a saber, la Zona de Protección Borde Costero 2 (en adelante, "ZP-2") y ZAP-2, las cuales prohibirían el uso de suelo Infraestructura de Transporte del tipo recintos marítimos o portuarios, de conformidad lo dispuesto con el artículo 2.1.24[74] de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción aprobada por el decreto N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (en adelante, "OGUC"). [75]

Enseguida, indicó que el artículo 3.6 de la Ordenanza del PRC haría inaplicable dentro del territorio por el normado, lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 2.1.28 de la OGUC. Tal norma establece, en lo que atañe, que en aquellos casos en que el IPT permita la actividad de industria, se entendería siempre admitido el emplazamiento de instalaciones o edificaciones destinadas a infraestructura que sean calificadas así de conformidad con el artículo 4.14.2 de la misma OGUC.[76]

Por otra parte, hizo presente que la SEREMI de Vivienda, con fecha 19 de enero de 2018 dictó la "(…) *Resolución N° 68, Interpretación del Plan Regulador Comunal de Coronel, referido a "Zonificación de Borde Costero Escuadrón – PRC Coronel, materia que no fue considerada en la elaboración del proyecto en cuestionamiento*."[77]

9.3. Que, al respecto la SEREMI de Vivienda expresó que, en base a la facultad para interpretar la normativa de los IPT dada por el artículo 4 de Decreto con Fuerza de Ley N° 458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (en adelante, "LGUC"),[78] lo siguiente:

9.3.1. Que, el Proyecto se localizaría en el Parque Industrial Escuadrón de Coronel, ubicado dentro del área denominada por el PRMC como ZI-12, la cual sería definida como una zona de impacto intercomunal con calificación hasta peligrosa, permitiendo los usos industriales y aquellos de impacto similar al industrial. A este respecto, el PRC prevería para dicha área la zona ZAP-2, que regula industria calificada hasta molesta y, asimismo, bodegaje y talleres con calificación hasta peligrosa.[79]

9.3.2. Que, en atención a la descripción del Proyecto, señaló que este sería asimilable a aquellas instalaciones de impacto similar al industrial, lo cual sería consecuente con la envergadura del mismo, por lo que sería susceptible de ser definido como una Actividad Productiva de impacto intercomunal, conforme a lo establecido en la Circular Ord Nº 0353 de fecha 29 de mayo de 2009, (en adelante, "DDU 219"), del Jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en tanto establece el ámbito de acción de los planes reguladores intercomunales.

---

[72] Acápite N° 3.2.11, de la DIA.
[73] Acápite N° 6.3, de la DIA.
[74] El inciso primero de este artículo establece que: "*Corresponde a los Instrumentos de Planificación Territorial**,** en el ámbito de acción que les es propio, definir los usos de suelo de cada zona*. (…)".
[75] Oficio ordinario Nº 1.091 de fecha 10 de julio de 2018 (en adelante, "Ord. N° 1.091/2018, de la Municipalidad").
[76] El artículo 4.14.2 de la OGUC viene a regular la clasificación de establecimiento industriales o de bodegaje, que de ellas hará la Secretaría Regional Ministerial de Salud respectiva, en consideración a los riesgos que su funcionamiento pueda causar a sus trabajadores, vecindario y comunidad.
[77] Acápite N° 1, del Ord. N° 1.091/2018, de la Municipalidad. ..\RES-68 EXENTA_30-ENE-2018.pdf
[78] Dicha norma prescribe en su inciso primero que: "(…) *Asimismo, a través de las Secretarías Regionales Ministeriales [de Vivienda y Urbanismo], deberá supervigilar las disposiciones legales, reglamentarias, administrativas y técnicas sobre construcción y urbanización e interpretar las disposiciones de los instrumentos de planificación territorial*."
[79] Cabe prevenir que la misma SEREMI de Vivienda informó que: "(…) *la propuesta de actualización del PRMC, aún en proceso de aprobación, y por ende, sin vigencia, no lo permite, dada la reducción proyectada del área disponible en dicho sector para el uso de suelo Actividad Productiva de impacto intercomunal con calificación peligrosa ZAP-1*." Oficio Ordinario N° 58, de 03 de agosto de 2018 (en adelante, "Ord. N° 58/2018, de la SEREMI de Vivienda").

9.3.3. Que, en lo concerniente a la consideración de la Zonificación del Borde Costero, señaló que, en base a la interpretación que habría realizado del PRC previamente,[80] la declaratoria de utilidad pública alcanzaría los 21 metros entre líneas oficiales mientras que la ZP-2, los 50 metros de ancho. Así, en su conjunto sumarían 71 metros, dentro de cuyos usos permitidos se excluiría la Actividad Productiva. Por tal razón, y a pesar de que el PRMC permitiría Actividades Productivas en parte del terreno, este uso de suelo no podría emplazarse en la franja de 71 metros de protección costera fijada por el PRC.[81]

9.4. Que, atendidos los pronunciamientos de la Municipalidad y la Seremi de Vivienda consignados en el ICSARA,[82] el Proponente sostuvo en la Adenda que el organismo competente en materia de ordenamiento territorial sería la SEREMI de Vivienda y, relacionado con ello, señaló que el emplazamiento del Proyecto sería dentro del Parque Industrial Escuadrón de Coronel, el que a su vez se emplazaría en el área ZI-12 definida como una zona industrial de impacto intercomunal por el PRMC vigente. En concreto, dicha zona permitiría destinos del uso de suelo como la Actividad Productiva de impacto intercomunal con calificación hasta peligrosa, uso que en el ámbito de las Actividades Productivas prevalece sobre el PRC, por lo cual no existiría incompatibilidad del Proyecto con el IPT aplicable a la actividad de depósito o bodegaje que comprende el Proyecto.[83]

En cuanto a la imposibilidad de emplazamiento en la franja de 71 metros señalada por la SEREMI de Vivienda, indicó que ajustaría la configuración del Proyecto, de modo tal que no existían partes, obras ni acciones en dicha zona, con el objeto de dar cumplimiento al PRC en dicha parte. [84]

9.5. Que, sobre los antecedentes proporcionados en la Adenda, la Municipalidad reiteró que el Proyecto sería territorialmente incompatible, en tanto existiría una prohibición del uso de suelo para Infraestructura de Transporte del tipo recinto marítimo o portuario, de conformidad con el PRC. En tal sentido, indicó que no es competencia del PRMC establecer normas urbanísticas para las Actividades Productivas e infraestructura en la zona urbana del Parque Industrial Escuadrón, aludiendo a los siguientes argumentos:[85]

9.5.1. Que, los planes reguladores intercomunales tienen un ámbito propio de acción muy acotado, según lo descrito en el inciso tercero del artículo 2.1.7. OGUC, siendo uno de ellos el establecimiento de normas urbanísticas para las edificaciones e instalaciones destinadas a Actividades Productivas e Infraestructuras de impacto intercomunal.

En dicho sentido, el Proyecto no tendría un carácter intercomunal, toda vez que dicha categorización debe ser definida en el propio IPT de nivel intercomunal de acuerdo a lo dispuesto por la DDU 219 en tal sentido, cuestión que no acaecería para el caso del PRMC y, en consecuencia, la regulación del uso de suelo de Infraestructura de Transporte del tipo recintos marítimos o portuarios en el territorio del Parque Industrial Escuadrón, recaería en el PRC.

9.5.2. Que, bajo ningún caso podrían prevalecer las normas de un PRMC por sobre un PRC, para aquellos usos de suelo de Actividades Productivas e Infraestructuras que no sean definidas de impacto intercomunal, toda vez que ello no formaría parte de su ámbito propio de acción.

[80] Resolución Exenta N°68, de 19 de enero de 2018, de la SEREMI de Vivienda.
[81] Cabe prevenir que la misma SEREMI de Vivienda informó que: "(…) *la propuesta de actualización del PRMC, aún en proceso de aprobación, y por ende, sin vigencia, no lo permite, dada la reducción proyectada del área disponible en dicho sector para el uso de suelo Actividad Productiva de impacto intercomunal con calificación peligrosa ZAP-1*." Oficio Ordinario N° 58, de 03 de agosto de 2018 (en adelante, "Ord. N° 58/2018, de la SEREMI de Vivienda").
[82] Pregunta N° 92, del ICSARA.
[83] Respuesta N° 92, de la Adenda.
[84] Respuesta N° 92 y Anexo N° 8, ambos de la Adenda.
[85] Oficios ordinario N° 1.291, de fecha de 21 de agosto de 2019 (en adelante, "Ord. Nº 1.291/2019, de la Municipalidad").

En efecto, los planes reguladores intercomunales podrían establecer, sólo para territorios no planificados, disposiciones transitorias con carácter supletorio sobre las materias propias del otro nivel, las que quedarían sin efecto al momento de entrar en vigencia el nuevo instrumento de planificación territorial que contenga las normas correspondientes a su propio nivel; y estas disposiciones transitorias no serán imperativas para el nuevo instrumento, de acuerdo a lo establecido por el artículo 2.1.3 de la OGUC.

9.5.3. Que, las normas establecidas por el PRMC para el Parque Industrial Escuadrón y para aquellos usos de suelo no definidos de impacto intercomunal, habrían quedado sin efecto a partir de la entrada en vigencia del PRC en el año 2013, en tanto expande su área urbana y establece normas urbanísticas en ese sector de la comuna de Coronel. A este respecto, agregó que el PRC habría precisado y establecido usos de suelo distintos a los definidos por el PRMC para el sector industrial de Escuadrón, siendo aprobado con el informe favorable de la SEREMI de Vivienda.

9.5.4. Que, en otro orden de ideas, hizo presente que a partir de la incompatibilidad territorial se imposibilitaría la obtención del permiso de edificación en la respectiva Dirección de Obras Municipales.

9.5.5. Que, mediante un pronunciamiento complementario, informó que habría presentado los antecedentes técnicos y jurídicos a la CGR, con el objeto de solicitar su pronunciamiento en torno al instrumento que prevalece en el uso de suelo del sector donde se emplazará el Proyecto.[86]

9.6. Que, la SEREMI de Vivienda pronunciándose respeto de los antecedentes de la Adenda, observó los siguientes aspectos:[87]

9.6.1. Que, a cada IPT le correspondería definir, dentro del ámbito de acción que le es propio, los usos de suelo para cada zona. Así, sostuvo que el pronunciamiento de la Municipalidad expuesto en el Considerando precedente, omitiría que, para la zona de localización del Proyecto, existiría, además del PRC, una norma de nivel intercomunal, establecida por el PRMC, para el mismo uso de suelo, el cual correspondería a Actividad Productiva.

9.6.2. Que, de acuerdo con el artículo 2.1.7 de la OGUC[88] en relación a los artículos 37 y 38 de la LGUC, las disposiciones del PRMC se entenderían automáticamente incorporadas al PRC, donde dichas normas primarían en su ámbito propio, esto es, el alcance intercomunal del área metropolitana de Concepción, por sobre el PRC. De esta forma, la norma que otorgaría compatibilidad territorial al Proyecto sería el PRMC, el cual permitiría la Actividad Productiva en su destino industrial en la zona ZI-12, por lo que otorga la factibilidad de emplazamiento que propone el almacenamiento de combustible en estanques.

9.6.3. Que, por otra parte, y dado que el Proyecto contempla boyarines para la aducción de agua de mar y boyas para la descarga de combustible a través de ductos, no se observaría edificaciones en el Proyecto, por lo que les aplicaría lo señalado en el art. 2.1.29 de la OGUC, en cuanto a que las redes de distribución y en general los trazados de infraestructura se entenderán siempre admitidos.

9.7. Que, atendido lo anterior y, además, lo consignado en el ICSARA Complementario[89], el Proponente presentó junto a la Adenda Complementaria, un análisis técnico y

[86] Oficio Ordinario N° 1.291, de 28 de agosto de 2019 (en adelante, el "Ord. N° 1.291/2019, de la Municipalidad").
[87] Oficio Ordinario N° 27, de 12 de junio de 2019 (en adelante, el "Ord. N° 27/2019, de la SEREMI de Vivienda").
[88] Dicha norma señala en su inciso primero que "*La Planificación Urbana Intercomunal regulará el desarrollo físico de las áreas urbanas y rurales de diversas comunas que, por sus relaciones, se integran en una unidad urbana, a través de un Plan Regulador Intercomunal*."
[89] Pregunta N° 30.VII, del ICSARA Complementario.

jurídico relativo a la compatibilidad territorial del Proyecto,[90] en el cual se concluiría que existiría compatibilidad territorial con los usos de suelo establecidos y autorizados por los IPT vigentes y aplicables, en tanto el Proyecto se ajustaría tanto a las disposiciones y usos de suelo contemplados por el PRMC y el PRC, en coherencia con la OGUC.[91]

En efecto, sostuvo que el Proyecto correspondería "(…) *a una iniciativa de almacenamiento a gran escala de combustibles líquidos, para la distribución en la zona centro sur por vía terrestre, lo cual lo hace de impacto intercomunal dado su ámbito de acción que trasciende a la comuna* (…)", lo cual evidenciaría el carácter de Actividad Productiva del mismo, en particular, de almacenamiento de combustibles de tamaño industrial,[92] de conformidad al artículo 2.1.28 de la OGUC. Por otra parte, indicó que el PRCM primaría sobre el PRC, tanto porque a dicho IPT le correspondería la definición de normas urbanísticas, como por la aplicación del criterio de jerarquía que regiría entre los IPT, en ambos casos.[93]

Adicionalmente, y respecto a las obras lineales de recepción y conducción de combustibles, sostuvo que en el tramo terrestre desde la línea de alta marea hacia tierra adentro, estos ductos constituirían trazados de infraestructura, los que serían siempre admitidos, conforme lo ordenaría el artículo 2.1.29 de la OGUC, con prescindencia de lo que dispongan los IPT. Así, no existiría recinto portuario marítimo.

9.8. Que, en virtud de antecedentes presentados en la Adenda Complementaria, la Municipalidad adjuntó un informe técnico sobre compatibilidad territorial del Proyecto, en el cual indica que el Proyecto sería incompatible con la norma urbanística establecida en el PRC vigente, en base a los siguientes argumentos:[94]

9.8.1. El Proyecto correspondería al uso de suelo Infraestructura de Transporte del tipo recinto marítimo o portuario, no siendo posible interpretarlo como una Actividad Productiva, en concordancia con la tipología de proyecto o actividad establecida según el artículo 3 del RSEIA.

9.8.2. El Proyecto no correspondería a una actividad calificada de impacto intercomunal, sin perjuicio de la envergadura que posee, ya que correspondería realizar tal definición al IPT correspondiente, situación que en este caso no ocurriría, razón por la cual la regulación de la actividad sería competencia del PRC.

9.8.3. El PRC prohibiría el uso de suelo de Infraestructura de Transporte del tipo recintos marítimos o portuarios en la zona de Escuadrón, específicamente, en las zonas SP-2 y ZAP-2; por lo que no sería aplicable lo dispuesto en el artículo 2.1.28 de la OGUC, en tanto permite instalaciones o edificaciones de Infraestructura cuando el IPT permita Actividad industrial, ya que dicha asimilación se prohibiría mediante el artículo 3.6 de la Ordenanza del PRC.

9.9. Que, a su tiempo la SEREMI de Vivienda, entre otros aspectos, da su conformidad al Proyecto, en base al siguiente razonamiento:[95]

9.9.1. Que, reitera que su pronunciamiento se enmarcaría en el ejercicio de las facultades establecidas en el artículo 4 de la LGUC. Lo anterior, sería concordante, además, con la posibilidad de informar de los Órganos de la Administración, a solicitud del SEA, en el marco del SEIA[96] y, asimismo, la circunstancia de que le correspondería integrar el Comité Técnico Ambiental, cuya función sería elaborar un acta de evaluación de los proyectos o actividades, según lo establecido en el artículo 86 de la ley N° 19.300.

[90] Anexo N° 5, de la Adenda Complementaria.
[91] Respuesta N° 30, de la Adenda Complementaria.
[92] La cual, habría sido "(…) *calificada como actividad molesta por la Autoridad Sanitaria conforme al artículo 161 del RSEIA y en virtud de lo establecido mediante ORD. Nº 1597, de fecha 10 de junio de 2019, de la Secretaría Regional Ministerial de Salud, Región del Biobío*." Respuesta N° 30, de la Adenda Complementaria.
[93] Acápite N° 4.III, del Anexo N° 5, de la Adenda Complementaria.
[94] Oficio Ordinario N° 1.583, de 10 de octubre de 2019 (en adelante, "Ord. Nº 1.583/2019, de la Municipalidad").
[95] Oficio ordinario N° 3.001, de 19 de octubre de 2019 ("Ord. Nº 3.001/2019, de la SEREMI de Vivienda").
[96] Inciso 2 del artículo 24 e inciso 4 del artículo 9, ambos del RSEIA.

9.9.2. Que, la Municipalidad habría omitido considerar al PRMC en su análisis, dado que, además del PRC, aquel instrumento regularía la misma localización. Lo anterior, toda vez que su función sería pronunciarse al respecto, estimando las disposiciones de todos los planes reguladores, sus ordenanzas y reglamentos vigentes y aprobados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de acuerdo al artículo 9 de la LGUC.

9.9.3. Que, sin perjuicio de que la DDU N° 219, en su letra e), prescribiría que le correspondería a cada IPT definir el carácter intercomunal o no de las actividades productivas, debería estimarse que, dado que el Proyecto consistiría en el almacenamiento de combustible a gran escala para la distribución en la zona centro sur y, además, se emplazaría en el Parque Industrial Escuadrón de Coronel, el cual habría nacido precisamente "(…) *para albergar exclusivamente actividades relacionadas con el ámbito productivo* (…)",[97] desde 1997. Así, y dado que el PRMC se aplicaría desde 2003 al Parque Industrial Escuadrón, reconociendo su carácter de zona de Actividad Productiva de impacto intercomunal, en concordancia con su ámbito propio definido por el artículo 2.1.7 de la OGUC, este primaría por sobre el PRC en lo que le compete.

9.9.4. Que, en cuanto al uso de suelo de Infraestructura de Transporte, este no sería aplicable al Proyecto, aun cuando la tipología de ingreso al SEIA fuera aquella contemplada por literal f) del artículo 10 de la ley N° 19.300, por cuanto no contemplaría edificaciones asociadas al destino denominado terminales marítimos, lo cual sería condición primordial para lo cual los IPT establecen normas urbanísticas para su regulación. En este ámbito concluye que la descarga de combustible se realizaría en el mar en base a un terminal compuesto por boyarines entre los cuales recalarían las embarcaciones.

Al respecto, agregó que el artículo 2.1.29 de la OGUC dispondría que las redes de distribución y, en general, los trazados de infraestructura, se entenderían siempre admitidos y solo se sujetarían a las disposiciones que establezcan los organismos competentes. En tal contexto, señaló que no cabría aplicar "(…) *su regulación a través de los Instrumentos de Planificación Territorial que regulan los usos de suelo* (…)"[98] y, además, que el artículo 2.1.28 de la OGUC se pronunciaría en el mismo sentido respecto de la admisión de la Actividad Industrial y, por ende, de las instalaciones o edificaciones destinadas a infraestructura calificadas de acuerdo con el artículo 4.14.2 de la OGUC. Así, "(…) *al estar permitido el destino industria, se entiende permitido el Uso de Suelo Infraestructura en forma genérica*."[99]

9.9.5. Que, el objetivo de instalación del Proyecto consistiría el almacenamiento de combustibles mediante el emplazamiento de tanques, de conformidad con el artículo 2.0.9 del PRMC y la ZI-12, lo que le otorgaría factibilidad al Proyecto.

9.10. Que, en el ICE se estableció por el SEA Regional que al Proyecto le serían aplicables dos IPT, a saber, el PRMC y el PRC, según lo expuesto en el Considerando N° 8.12 precedente. En efecto, de acuerdo al PRC, el predio donde se pretende ubicar el proyecto está definido en parte como ZP-2 y ZAP-2. A su tiempo, y de conformidad con lo dispuesto por el PRMC, el Proyecto propone localizarse en una zona de Actividades Productivas, esto es, ZI-12, la cual prohibiría Infraestructura de Transporte del tipo recinto marítimo portuario, y permite industria y bodegaje calificados como molesto. De este modo, observó lo siguiente:

9.10.1. Que, atendidos los pronunciamientos realizados por la Municipalidad[100] y la SEREMI de Vivienda durante la evaluación ambiental, sostuvo que la norma

[97] Ord. Nº 3.001/2019, de la SEREMI de Vivienda.
[98] Acápite N° 4, del Ord. Nº 3.001/2019, de la SEREMI de Vivienda.
[99] Acápite N° 4, del Ord. Nº 3.001/2019, de la SEREMI de Vivienda.
[100] Resulta pertinente señalar que el SEA Regional, consignó que la Municipalidad se pronunció inconforme al respecto, "*aludiendo solo al análisis del plan regulador comunal [PRC]*." Capítulo N° 3.5.1, del ICE.

que otorga compatibilidad territorial al Proyecto sería aquella que señala el PRMC, el que para el área denominada ZI-12 permitiría el uso de suelo Actividad Productiva "(…) *en su definición de destino industrial, considerando el almacenamiento, acopio y bodegaje de cualquier producto con calificación hasta peligrosa*."[101]

9.10.2. Que, por otra parte, el terminal portuario se materializaría en base a boyarines para la aducción de agua de mar y boyas de posicionamiento para la descarga de combustible, el cual sería transportado a través de ductos desde las embarcaciones hasta las instalaciones para su almacenaje.

9.10.3. Que, en tal sentido y dado que no se observaría edificaciones en el Proyecto, el PRMC sería aplicable a las instalaciones antes referidas, en particular, por lo señalado en el artículo 2.1.29 de la OGUC, en cuanto a que los trazados de infraestructura se entenderán siempre admitidos y solo se sujetarán a las disposiciones que establezcan los organismos competentes.

9.11. Que, en lo atingente a la compatibilidad territorial del Proyecto, la Comisión consignó en la RCA N° 6/2020 que, "*la incompatibilidad territorial que existe hoy día entre el Plan Regulador Comunal, y el Plan Regulador Metropolitano de Concepción, no establece, o no define, una certeza que nos permita asegurar el cumplimiento normativo [del Proyecto]*"[102] y, además, que se requeriría "(…) *mayor claridad en relación con si el proyecto es coherente con los instrumentos de planificación, y regulación del territorio, y su desarrollo* (…)".[103]

9.12. Que, el Reclamante argumentó en su recurso, que el Proyecto cumpliría con la normativa ambiental aplicable y, en particular, que sería compatible territorialmente con los IPT aplicables al sector en donde se emplazaría el Proyecto, que el IPT aplicable sería el PRMC, que, además, sería normativamente superior al PRC, por lo que los argumentos de la Municipalidad no serían efectivos a este respecto.

9.13. Que, durante esta fase recursiva la Municipalidad señaló que el Proyecto no sería compatible territorialmente, debido a que el uso de suelo de la zona en que se emplazaría el Proyecto no sería de Actividad Productiva similar al industrial, sino a Infraestructura de Transporte, de acuerdo a lo dispuesto por OGUC.

Por otra parte, dio cuenta que, en su concepto, el Proyecto no correspondería a una Actividad de impacto intercomunal según lo expresarían las letras d) y e) del artículo 2.1.7 de la OGUC y, que, en tal sentido, el IPT aplicable sería el PRC, y no el PRMC, el cual, además, en su concepto, habría derogado tácitamente las disposiciones aplicables de este último.

9.14. Que, también en el marco del presente recurso de reclamación, la SEREMI de Vivienda sostuvo que la naturaleza del Proyecto se relacionaría con su objetivo, a saber, el almacenamiento de combustible, circunstancia que permitiría calificarlo como una Actividad Productiva. Tal circunstancia, se correspondería con los usos de suelo admisibles para el área ZI-12 contemplada por el PRMC, por lo que el Proyecto sería compatible territorialmente, sin perjuicio de que se habría observado la exigencia de respetar la franja de proyección de borde costero ZP-1 y ZP-2, reguladas por el PRC. Además, indicó que el PRMC se encontraría en proceso de modificación.

9.15. Que, mediante presentación de fecha 26 de junio de 2020, realizada ante la Dirección Ejecutiva del SEA, el Reclamante reiteró que el Proyecto si sería territorialmente compatible, observando lo siguiente al respecto:

9.15.1. Que, la Municipalidad carecería de competencia para determinar el sentido y alcance de los IPT aplicables, en tanto dichas facultades recaerían en la SEREMI de Vivienda, la cual ya habría manifestado su conformidad acerca

[101] Capítulo N° 3.5.1, del ICE.
[102] Considerando N° 11.1, de la RCA N° 6/2020.
[103] Considerando N° 11.3, de la RCA N° 6/2020.

de la compatibilidad territorial del Proyecto, según se expuso en el Considerando N° 8.9 precedente.

9.15.2. Que, el PRC no derogaría tácitamente al PRMC, en tanto existiría primacía normativa de este último en desmedro del primero.

9.15.3. Que, la situación de que el Proyecto o actividad haya ingresado a evaluación ambiental bajo la tipología de terminal marítimo, "(…) *sólo ha sido para los efectos de la evaluación ambiental de sus impactos, mas no para determinar la concordancia de este con los usos de suelo fijados en el respectivo IPT*."[104] En este sentido, el Proyecto no contemplaría edificaciones asociadas al destino terminales marítimos.

9.15.4. Que, la actividad del Proyecto habría sido calificada como molesta, por lo que incluso con las modificaciones en curso del PRMC, sería compatible con el futuro uso de suelo establecido para el sector de emplazamiento del Proyecto.

9.15.5. Que, con todo, el IPT aplicable al Proyecto en cuestión sería el PRMC que, además, es normativamente superior al PRC, por lo cual este último debería cumplir obligatoriamente las disposiciones del PRMC, en cuanto instrumento de mayor rango.

9.16. Que, en base a la información proporcionada durante la evaluación ambiental del Proyecto y las presentaciones realizadas durante esta etapa recursiva, esta Dirección Ejecutiva estima lo siguiente:

9.16.1. Que, el artículo 8 de la ley N° 19.300 establece que los proyectos detallados en su artículo 10, esto es, aquellos susceptibles de causar impacto ambiental, sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental. Enseguida, el inciso tercero de la misma norma sostiene que se requerirá siempre el informe del "(…) *Gobierno Regional, del* ***municipio respectivo*** (…)*, sobre la compatibilidad territorial del proyecto presentado*". (énfasis agregado).

Adicionalmente, de acuerdo al artículo 33 del RSEIA, los pronunciamientos sobre compatibilidad territorial deberán emitirse "*sólo sobre la base* ***de instrumentos de ordenación del territorio*** *que se encuentran* ***vigentes*** *y* ***respecto de los cuales sean competentes***." (énfasis agregado).

9.16.2. Que, por otra parte, y de acuerdo a la LGUC, los organismos que intervienen en los procesos de elaboración y aprobación de los IPT son los Gobiernos Regionales, la SEREMI de Vivienda y las Municipalidades.[105] En particular, el artículo 4 de la LGUC establece en su inciso primero que: "(…) *Asimismo, a través de las Secretarías Regionales Ministeriales [de Vivienda y Urbanismo],* ***deberá supervigilar las disposiciones legales, reglamentarias, administrativas y técnicas sobre construcción y urbanización*** *e* ***interpretar las disposiciones de los instrumentos de planificación territoria***l." (énfasis agregado).

En tal sentido, es precisamente el legislador quien distingue el ámbito de las competencias dadas a los diferentes Órganos de la Administración, depositando específicamente en la SEREMI de Vivienda, las facultades relativas a la interpretación de las disposiciones de los IPT y las de supervigilancia recién mencionadas, lo cual importa, *a sensu contrario,* que ningún otro Órgano puede auto arrogarse tales competencias. Al respecto, tanto la jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema[106] como la

[104] Capítulo N° 3.II, de la presentación de 26 de junio de 2020, del Reclamante.
[105] Así ha sido, además, reconocido por la jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema, en causa Rol N° 10.658-2019, Considerando N° 8.
[106] Considerando N° 9, de la sentencia de la Excelentísima Corte Suprema, causa Rol N° 87.738-2016. En el mismo sentido, Considerando N° 15, de la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental, causa Rol N° 2-2020.

doctrina autorizada ha sostenido que "(…) *no cabe actuación sin previa habilitación y mucho menos cabe un auto apoderamiento de potestades* (…)",[107] en concordancia con el principio de legalidad que debe necesariamente observar la Administración en el ejercicio de sus funciones.

9.16.3. Que, los IPT constituyen un conjunto de normas y acciones que tienen por objeto orientar y regular el desarrollo físico de un área determinada.[108] En concreto, se estima pertinente observar al respecto, lo siguiente:

(i) Que, cada IPT posee un ámbito de acción propio, tanto en relación al territorio que abarca, como a las materias y disposiciones que contiene, de conformidad con lo prescrito en el artículo 2.1.2 de la OGUC. En este sentido, la característica común de todos ellos reside en el carácter horizontal,[109] pues comprenden objetivos globales que permitan el desarrollo integral y armónico del sistema de asentamientos humanos.

(ii) Que, cada uno tiene un ámbito diverso de extensión territorial, esto es, nacional, regional, intercomunal y comunal. Sin embargo, estos se relacionan entre sí considerando la prevalencia de los instrumentos que tienen un mayor nivel.

(iii) Que, lo anterior se ve reforzado por el artículo 37 de la LGUC en cuanto preceptúa, en lo que importa, que los planes reguladores intercomunales serán obligatorios en la elaboración de los planes reguladores comunales y, asimismo, el artículo 2.1.1. de la OGUC, en armonía con lo previsto en el inciso segundo del artículo 28 de la LGUC, en tanto dispone que estos instrumentos constituyen un sistema en el cual las disposiciones del instrumento de mayor nivel, propias de su ámbito de acción, tienen primacía y son obligatorias para los de menor nivel y, por otra parte, que las normas de la LGUC y la OGUC priman sobre las contenidas en los IPT que traten las mismas materias.

(iv) Que, así las cosas, debe tenerse presente que los IPT constituyen normativa de carácter ambiental aplicable a un proyecto o actividad que se presenta al SEIA.[110]

9.16.4. Que, el Proyecto se emplazaría, *a priori*, en un área regulada por dos IPT, a saber, el PRMC y el PRC, según lo expuesto en el Considerando N° 9.10 precedente. En efecto, de acuerdo al PRC, el predio donde se pretende ubicar el proyecto está definido en parte como ZP-2 y ZAP-2. A su tiempo, y de conformidad con lo dispuesto por el PRMC, el Proyecto propone localizarse en una zona de Actividades Productivas, esto es, ZI-12, la cual prohíbe Infraestructura de Transporte del tipo recinto marítimo portuario, y permite industria y bodegaje calificados como molestos.

9.16.5. Que, bajo dicho contexto, el Reclamante arguye que el Proyecto sería territorialmente compatible con los IPT aplicables, en los términos expuestos en los Considerandos N° 9.7, N° 9.12 y N° 9.15.

A su tiempo, y estimando los pronunciamientos realizados tanto por la Municipalidad como la SEREMI de Vivienda en el marco de la evaluación ambiental y, asimismo, dentro de esta fase recursiva, se evidencia la disparidad de opiniones sostenidas en relación a la compatibilidad territorial, donde los aspectos discordantes específicos dicen relación con el tipo de actividad de que se trata el Proyecto y el uso de suelo asimilable a la OGUC,

[107] BERMÚDEZ SOTO, JORGE. Derecho Administrativo General. Editorial Legal Publishing, Chile, 2011, p. 65.
[108] Artículos 27 y 28, ambos de la LGUC.
[109] CORDERO QUINZACARA, EDUARDO. El Derecho Urbanístico, los Instrumentos de Planificación Territorial y el Régimen Jurídico de los Bienes Públicos. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso XXIX, Valparaíso, Chile, 2° Semestre, 2007, p. 277.
[110] Acápite N° 2.4 de la Guía Para la Descripción del Uso del Territorio en el SEIA, de 2013, del SEA.

atendidas la naturaleza y objeto de este y, asimismo, la definición del alcance comunal o intercomunal del Proyecto.

9.16.6. Que, en lo concerniente a la definición de la naturaleza o tipo de actividad en que consiste el Proyecto y, asimismo, el uso de suelo asimilable a la OGUC, se puede señalar lo siguiente:

(i) Que, si bien el Proyecto ingresa al SEIA en virtud de las tipologías definidas en literal f.4) y ñ.3) del artículo 3 del RSEIA, este consiste en dos tipos de instalaciones, específicamente la construcción y operación de dos terminales marítimos de tipo isla, los que se materializan en base a boyarines, específicamente, de término rígido y de izaje flexible, para la aducción de agua de mar, y de posicionamiento para la descarga de combustible, de manera tal que no contemplaría la instalación de muelle o pasarela alguna.

Por otra parte, el Proyecto contempla en tierra las instalaciones necesarias para la recepción, almacenamiento y distribución de combustible, principalmente, de 17 tanques de almacenamiento y despacho de combustibles líquidos, correspondientes a combustibles, con una capacidad total agregada de 190.000 m^3.

Bajo tales circunstancias, y atendidas las partes y objeto del Proyecto consignadas en los Considerandos N° 1 y N° 9.1 de esta resolución, puede señalarse que el Proyecto corresponde esencialmente a un almacenamiento de combustible a gran escala, para la distribución a la zona centro sur del país por vía terrestre.

(ii) Que, la SEREMI de Vivienda señaló al respecto que, en cuanto al uso de suelo de Infraestructura de Transporte, este no es aplicable al Proyecto, dando cuenta de que la descarga de combustible se realizaría en el mar en base a un terminal compuesto por boyarines entre los cuales recalarían las embarcaciones.

En efecto, dicha Secretaría esgrimió lo anterior, aun cuando la tipología de ingreso al SEIA fuera aquella contemplada por literal f) del artículo 10 de la ley N° 19.300, por cuanto precisamente no contempla edificaciones asociadas al destino denominado terminales marítimos, lo cual sería condición primordial para lo cual los IPT establecen normas urbanísticas para su regulación.

En tal contexto, señaló que no cabría aplicar "(…) *su regulación a través de los Instrumentos de Planificación Territorial que regulan los usos de suelo* (…)"[111] y, además, que el artículo 2.1.28 de la OGUC se pronunciaría en el mismo sentido respecto de la admisión de la Actividad Industrial y, por ende, de las instalaciones o edificaciones destinadas a infraestructura calificadas de acuerdo con el artículo 4.14.2 de la OGUC. Así, "(…) *al estar permitido el destino industria, se entiende permitido el Uso de Suelo Infraestructura en forma genérica*."[112]

(v) Que, corrobora lo anterior, las definiciones establecidas en la OGUC, en cuanto en su artículo 2.1.28 se define el tipo de uso Actividad Productiva como todo tipo de industrias y aquellas instalaciones de impacto similar al industrial, tales como grandes depósitos, talleres o bodegas industriales. Por otro lado, en su artículo 2.1.29 se define que las redes de distribución y en general los trazados de infraestructura se entenderán siempre admitidos.

[111] Acápite N° 4, del Ord. Nº 3.001/2019, de la SEREMI de Vivienda.
[112] Acápite N° 4, del Ord. Nº 3.001/2019, de la SEREMI de Vivienda.

(vi) Que, a su tiempo, y atendida la circunstancia de que desde las embarcaciones recaladas en los boyarines antes mencionados se dirigiría el combustible hasta las instalaciones para su almacenaje, a través de ductos, de conformidad con lo consignado en los Considerandos N° 9.10 de esta resolución, sin perjuicio de que, para efectos de determinar si una obra pertenece a una red o trazado, es necesario verificar que aquella, según sus características, se refiera a los componentes de conducción, distribución, traslado o evacuación, al tenor del distingo que realiza al efecto el artículo 2.1.29.[113]

Así, y dado que el Proyecto no observaría edificaciones, aplicaría precisamente lo señalado en el inciso tercero del artículo 2.1.29 de la OGUC, en cuanto a que las redes de distribución y en general los trazados de infraestructura se entenderán siempre admitidos.

9.16.7. Que, habida estimación de lo anterior, y en relación al ámbito de acción de los IPT en cuestión, resulta necesario indicar lo siguiente:

(i) Que, atendidas las circunstancias de emplazamiento del Proyecto señaladas en el Considerando N° 9.16.4 precedente, se estima que el análisis que respecto de la compatibilidad territorial le corresponde realizar a las Municipalidades, no puede ser parcial. Así, tanto la SEREMI de Vivienda como el SEA Regional, dieron cuenta de que la Municipalidad se pronunció inconforme respecto de la compatibilidad territorial, aludiendo solo al PRC.

(ii) Que, el artículo 2.1.7 de la OGUC preceptúa que es resorte del PRMC en el ámbito de la regulación intercomunal, la determinación de una zonificación general, en concordancia con el numeral 1 del artículo 35 de la LGUC, en que se contemplen las construcciones e instalaciones de alto impacto en relación al resto de las actividades urbanas. En ella se incluirán, entre otras, las zonas o condiciones a cumplir para la instalación de industrias molestas y peligrosas.[114]

(iii) Que, de acuerdo a lo establecido en los literales d) y e) del artículo 2.1.7 de la OGUC, el ámbito propio de acción de los planes reguladores intercomunales, en este caso el PRMC, corresponde a las normas urbanísticas de las edificaciones e instalaciones destinadas a Infraestructura, así como las que deben cumplir las Actividades Productivas, todas de impacto intercomunal. En este sentido, esto último es lo que corresponde analizar y verificar.

(iv) Que, si bien mediante DDU 219 se instruye respecto del ámbito de acción de los planes intercomunales en relación a los literales antes mencionados que las Infraestructuras y Actividades Productivas de impacto intercomunal corresponderán a aquellas que defina el IPT de nivel intercomunal cuando su impacto trascienda a la comuna en que se emplace la actividad, la SEREMI de Vivienda reiteró durante esta fase recursiva que, el PRMC dispone, "(…) *para el área consultada, una zona industrial de impacto intercomunal que prima sobre la regulación establecida en el PRC* (…)".[115]

Adicionalmente, en el marco de la evaluación del Proyecto, dicha SEREMI sostuvo que debería estimarse que, dado que el Proyecto consistiría en el almacenamiento de combustible a gran escala para la distribución en la zona centro sur y, además, se emplazaría en el Parque Industrial Escuadrón de Coronel, el cual habría nacido

[113] Dictamen N° 94.146, de 04 de diciembre de 2014, de la CGR.
[114] FERNÁNDEZ RICHARD, JOSÉ Y HOLMES SALVO, FELIPE. Derecho Urbanístico Chileno. 3° Edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 2016, p. 105.
[115] Ord. N° 1.093/2020, p. 1.

precisamente "(…) *para albergar exclusivamente actividades relacionadas con el ámbito productivo* (…)",[116] desde 1997. Así, y dado que el PRMC se aplicaría desde 2003 al Parque Industrial Escuadrón, reconociendo su carácter de zona de Actividad Productiva de impacto intercomunal, en concordancia con su ámbito propio definido por el artículo 2.1.7 de la OGUC, este primaría por sobre el PRC en lo que le compete.

(v) Que, en este sentido, el PRMC vigente contempla para la mayor parte del área de emplazamiento del Proyecto, la ZI-12, la cual precisamente permite el uso industrial, sin perjuicio de que se habría observado la exigencia de respetar la franja de proyección de borde costero ZP-1 y ZP-2, reguladas por el PRC, como se consignó en los Considerandos N° 8.1 y N° 8.10 de este acto administrativo.

9.16.8. Que, a mayor a abundamiento, y en lo concerniente al pronunciamiento de la Municipalidad expuesto en el Considerando N° 9.8 de esta resolución, cabe agregar a lo ya argumentado en los Considerandos N° 8.16.1 a N° 8.16.7, los siguientes aspectos:

(i) Que, la SEREMI de Vivienda detenta la facultad de interpretar las disposiciones del IPT, de conformidad con el artículo 4 de la LGUC y tal como se sostuvo en el Considerando N° 9.16.3 precedente. En este sentido, resulta menester reconocer que la determinación del sentido y alcance de las disposiciones del PRMC y la vigencia de estas, únicamente le competen a dicha SEREMI. Dichos pronunciamientos fueron expuestos en los Considerandos N° 9.3, N° 9.6, N° 9.9 y N° 9.14 precedentes.

Lo anterior, sería concordante, además, con la posibilidad de informar de los Órganos de la Administración, a solicitud del SEA, en el marco del SEIA[117] y, asimismo, la circunstancia de que le correspondería integrar el Comité Técnico Ambiental, cuya función sería elaborar un acta de evaluación de los proyectos o actividades, según lo establecido en el artículo 86 de la ley N° 19.300.

(ii) Que, sin perjuicio de las facultades que la ley N° 18.695 establece respecto de las Municipalidades, se debe recordar que tanto la ley N° 19.300 como el RSEIA regulan en particular el rol de los municipios dentro del SEIA.[118] En efecto, el inciso tercero del artículo 24 del RSEIA prevé, en lo pertinente, que "*siempre se solicitará pronunciamiento a* (…) ***las Municipalidades*** (…) *para que informen en los términos señalados en los artículos 33 y 34 del presente Reglamento*". (énfasis agregado).

A su turno, el inciso final del mismo precepto indica que los informes que emitan los Órganos de la Administración del Estado "*se sujetarán en su valor y tramitación a lo señalado en el artículo 38 de la Ley N' 19.880*", sin perjuicio de que dichos Órganos deberán pronunciarse fundadamente al respecto y dentro de la esfera de su competencia, de conformidad con el inciso final del artículo 9 de la ley N° 19.300. Enseguida, el artículo 38 de la ley N° 19.880, prescribe, en lo atingente que, "*salvo disposición expresa en*

[116] Ord. Nº 3.001/2019, de la SEREMI de Vivienda.
[117] Inciso segundo del artículo 24 e inciso cuarto del artículo 9, ambos del RSEIA.
[118] En tal sentido, la jurisprudencia da cuenta de tal circunstancia, señalando que "(…) *en particular, el rol de los municipios en el procedimiento es el siguiente: a)* ***Informar*** *sobre la compatibilidad territorial del proyecto con los instrumentos de planificación territorial* (…)*; b) Informar si el proyecto o actividad se relaciona con los planes de desarrollo; y c) Garantizar la participación ciudadana* (…)*".* Considerando N° 14, de la sentencia recaída en la causa Rol N° 2-2020, del Segundo Tribunal Ambiental.

contrario, ***los informes serán facultativos y no vinculantes***".[119] (énfasis agregado).[120]

(iii) Que, analizados los preceptos legales recién expuestos, dimana que el SEA[121] se encuentra facultado para prescindir total o parcialmente de lo informado por un OAECA, en la medida que fundamente adecuadamente su decisión,[122] en concordancia con lo preceptuado en el inciso segundo del artículo 11 y los incisos cuarto y sexto del artículo 41 de la ley N° 19.880.[123]

9.16.9. Que, en diverso orden de ideas, la jurisprudencia ha establecido que el rol de supervigilancia y tutela que detenta la Dirección Ejecutiva del SEA respecto de los actos administrativos emitidos por las Comisiones de Evaluación Ambiental, comprenden la facultad para revisar la legalidad y mérito de la decisión adoptada.

En efecto, la Excelentísima Corte Suprema, en la causa Rol N° 32.368-2014, señaló que "*la revisión que cabe efectuar al Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental respecto de la Comisión de Evaluación de la Región de Atacama no puede sino ser calificada como un acto de tutela, o de control administrativo o de supervigilancia, emanado de un vínculo distinto del jerárquico.*"[124]

Abunda en dicha facultad el Máximo Tribunal, en cuanto reconoce en la causa Rol N° 12.907-2018, que "(…) *comprende tanto la competencia reglada como discrecional, además de permitírsele ponderar todos los elementos del acto administrativo o Resolución de Calificación de Impacto Ambiental, tanto en sus aspectos legales como de mérito, oportunidad o conveniencia*."[125]

9.16.10. Que, bajo dicho contexto y, por todo lo antes razonado, se estima que el Proyecto es compatible territorialmente con los IPT aplicables, especialmente, el PRMC y, consecuentemente, resulta pertinente acoger, en esta parte, el recurso de reclamación.

10. Que, respecto de la quinta materia reclamada, esto es, que los fundamentos establecidos la RCA N° 6/2020 para justificar el rechazo del Proyecto serían arbitrarios e ilegales, debido a que dicha resolución carecería de la debida motivación y, además, que la Comisión habría incurrido en el vicio de desviación de poder, esta Dirección Ejecutiva estima lo siguiente:

10.1. Que, en base a la información proporcionada durante la evaluación ambiental del Proyecto, y las presentaciones realizadas durante esta etapa recursiva, específicamente, aquellas expuestas en los Considerandos N° 9.10 y N° 9.11 de este acto administrativo, esta Dirección Ejecutiva estima lo siguiente:

10.1.1. Que, el SEIA es un instrumento de gestión ambiental cuyo origen obedece a la satisfacción de una necesidad de carácter público, esto es, realizar una

[119] En el mismo sentido, véase el Considerando 70°, de la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental, causa Rol N° R-147-2017, de 30 de enero de 2019.
[120] Refuerza dicha idea, la circunstancia de que los artículos 79 y 81 del RSEIA, prevén que, aun cuando no se hayan evacuado los informes que hayan sido solicitados, se deberá resolver el o los recursos dentro del plazo legal, de lo cual fluye que, incluso sin los referidos informes, el Director Ejecutivo del SEIA debe resolver las reclamaciones dentro del plazo establecido. Tal ha sido la interpretación de la Excelentísima Corte Suprema, como se puede observarse en el Considerando N° 41, del fallo recaído en la causa Rol N° 12.907-2018, de 26 de septiembre de 2019.
[121] En este sentido, la letra a) del artículo 81 de la ley N° 19.300 dispone que le corresponderá al SEA la administración del SEIA. Adicionalmente, la jurisprudencia ha establecido que el rol de supervigilancia y tutela que detenta la Dirección Ejecutiva del SEA respecto de los actos administrativos emitidos por las Comisiones de Evaluación Ambiental, comprenden la facultad para revisar la legalidad y mérito de la decisión adoptada. Considerando 9°, de la sentencia de la Excelentísima Corte Suprema en la causa Rol N° 32.368-2014, de 20 de agosto de 2015.
[122] Véase BERMÚDEZ SOTO, JORGE. Derecho Administrativo General. Editorial Legal Publishing, Chile, 2011, p. 118.
[123] Lo anterior, ha sido ratificado por la CGR, en sus Dictámenes N° 44.114-2005, N° 23.114-2007 y N° 55.132-2011.
[124] Considerando Noveno del fallo de la Excelentísima Corte Suprema en la causa Rol N° 32.368-2014, "Compañía Minera del Pacífico S.A. con Director Ejecutivo del SEA, de 20 de agosto de 2015.
[125] En el mismo sentido, véanse el Considerando N° 21, de la sentencia de la Excelentísima Corte Suprema, causa Rol N° 6.563-2013, de 17 de enero de 2014 y del Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, causa Rol N° R-166-2017.

evaluación previa[126] respecto de los impactos ambientales[127] que puede generar un proyecto o actividad, en relación a las normas que quepa aplicar y que se encuentren vigentes y, además, para el caso de las DIA, corroborar la inexistencia de los efectos, características o circunstancias contempladas en el artículo 11 de la ley N° 19.300, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 bis y en el inciso tercero del artículo 19, ambos de la misma ley.

10.1.2. Que, el artículo 81 letra a) de la ley N° 19.300, dispone que le corresponderá al SEA la administración del SEIA. Adicionalmente, la jurisprudencia ha establecido que el rol de supervigilancia y tutela que detenta la Dirección Ejecutiva del SEA respecto de los actos administrativos emitidos por las Comisiones de Evaluación Ambiental, comprende la facultad para revisar la legalidad y el mérito de la decisión adoptada, en este caso, la RCA N° 6/2020, tal como se expuso en el Considerando N° 9.16.10 de esta resolución.

10.1.3. Que, se ha conceptualizado el motivo del acto administrativo como "(…) *la razón que justifica cada acto administrativo emanado de la Administración Pública*."[128] Lo anterior, ha sido recogido en tales términos por la jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema, como se evidencia en el Considerando N° 12 del fallo recaído en la causa Rol N° 5.3120-2012.

A mayor abundamiento, se ha complementado el alcance del concepto por la CGR, la cual sostuvo que la "*necesidad jurídica en que se encuentra la Administración en orden a motivar sus actos, [es] una exigencia que tiene por objeto asegurar que los actos de la Administración del fin considerado por la normativa que confiere las respectivas atribuciones, que cuenten con un fundamento racional y se encuentren plenamente ajustados a la normativa constitucional y legal vigente*."[129]

10.1.4. Que, bajo tales circunstancias, y atendida la razonabilidad de la decisión como límite a la discrecionalidad de la autoridad,[130] puede señalarse que de la mera lectura de lo fundamentado por la Comisión en el Considerando N° 11 de la RCA N° 6/2020, según se expuso, además, en el Considerando N° 8.11 de esta resolución, aparece que no se satisfacen los requisitos señalados en el Considerando precedente, por aparecer estos como vagos e imprecisos, lo cual redunda en una falta de certeza respecto de la procedencia de la decisión adoptada.[131]

10.1.5. Que, no obstante lo recién expuesto y, habida consideración de lo prescrito por los artículos 24 y 25, ambos de la ley N° 19.300, en relación a los artículos 11 inciso segundo y 41 incisos cuarto y sexto, ambos de la ley N° 19.880, resulta pertinente tener por abordado este asunto, debido a lo razonado por esta Dirección Ejecutiva en los Considerandos N° 6 a N° 9 de esta resolución, particularmente, por haberse abordado extensamente en ellos los asuntos de fondo argüidos por el Reclamante y, además, puesto que, en definitiva, se ha acogido la solicitud contenida en el recurso individualizado en el Considerando N° 3 precedente.

11. Que, con fecha 20 de julio de 2020, don Sebastián Avilés Bezanilla, en representación del Proponente, realizó una presentación mediante la cual solicitó que todas las notificaciones de los actos administrativos que se dictaren en lo sucesivo dentro del presente procedimiento recursivo, fueran realizadas a las siguientes direcciones de correo: saviles@msya.cl, faviles@msya.cl y lprieto@msya.cl.

---

[126] ASTORGA JORQUERA, EDUARDO. Derecho Ambiental Chileno, Parte General. 5° Edición, Editorial Legal Publishing, 2017, Chile, pp. 107-109.
[127] Artículo 2 letra k) de la ley N° 19.300.
[128] BERMÚDEZ SOTO, JORGE. Derecho Administrativo General. Editorial Legal Publishing, Chile, 2011, p. 118.
[129] Dictamen N° 23.144-2007.
[130] CORDERO VEGA, LUIS. Lecciones de Derecho Administrativo. 2° Edición, Legal Publishing, 2015, Santiago, p.88.
[131] Al respecto, la jurisprudencia ha reconocido precisamente tales criterios, en el ejercicio del control del elemento de la motivación de los actos administrativos. En tal sentido, véanse: la sentencia de la Excelentísima Corte Suprema, causa Rol N° 19.585-2016, Considerando N° 5; y OSORIO VARGAS, CRISTÓBAL Y VILCHES YÁÑEZ, LEONARDO. Derecho Administrativo, Tomo II. Ediciones Der, Chile, 2020, pp. 239-248.

RESUELVO:

1. **Acoger** el recurso de reclamación interpuesto por por don Sebastián Avilés Bezanilla, en representación de Compañía de Petróleos de Chile COPEC S.A., respecto de la resolución exenta N° 6, de 8 de enero de 2020, de la Comisión de Evaluación del Biobío, atendidos los fundamentos establecidos en los Considerando N° 6 a N° 10 del presente acto administrativo.

2. **Modificar** la resolución exenta N° 6, de 8 de enero de 2020, de la Comisión de Evaluación del Biobío, en virtud de lo argumentado en los Considerandos N° 6 y N° 10 anteriores, en el sentido que se indica a continuación:

   2.1. **Eliminar** el Considerando N° 11, de la resolución exenta N° 6, de 8 de enero de 2020, de la Comisión de Evaluación del Biobío.

   2.2. **Reemplazar** los Resuelvo N° 1, N° 2 y N° 3 de la RCA N° 6/2020, por los siguientes:

   "*1°. Calificar favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto "Terminal de Productos Pacífico" de la* Compañía de Petróleos de Chile COPEC S.A*.*"

   "*2°. Certificar que el proyecto "Terminal de Productos Pacífico" cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable*."

   "3°*. Certificar que el proyecto "Terminal de Productos Pacífico" no genera ni presenta los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la ley N° 19.300, que dan origen a la necesidad de elaborar un Estudio de Impacto Ambiental.*"

   "*5°. Definir como gestión, acto o faena mínima del Proyecto, para dar cuenta del inicio de su ejecución de modo sistemático y permanente, a los mencionados en el considerando 4 del presente acto*."

3. **Reproducir** en forma íntegra la resolución exenta N° 6, de 8 de enero de 2020, de la Comisión de Evaluación del Biobío, en todo lo que no sea incompatible con la presente resolución.

4. **Comunicar** que, en contra de la presente resolución, se podrá reclamar dentro del plazo de treinta días contado desde su notificación, ante el Tribunal Ambiental correspondiente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 N° 5 de la ley 20.600, sin perjuicio del

Anótese, notifíquese por correo electrónico al Proponente y archívese.

HERNÁN BRÜCHER VALENZUELA
DIRECTOR EJECUTIVO
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

KSM/MEPB/RHA

Notificaciones:
- Sebastián Avilés Bezanilla, en representación de Compañía de Petróleos de Chile S.A. (saviles@msya.cl, faviles@msya.cl y lprieto@msya.cl).

Distribución:
- Dirección Regional SEA, Región del Biobío.
- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación.

- Comisión Chilena Energía Nuclear.
- Consejo de Monumentos Nacionales.
- Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Región del Biobío.

- Corporación Nacional Forestal, Región del Biobío.
- Dirección General de Aguas, Región del Biobío.
- Dirección de Obras Hidráulicas, Región del Biobío.
- Dirección Regional de Obras, Portuarias, Región del Biobío.
- Dirección de Vialidad, Región del Biobío.
- Ilustre Municipalidad de Coronel.
- Gobernación Marítima de Talcahuano, Región del Biobío.
- Servició Agrícola y Ganadero, Región del Biobío.
- Secretaria Regional de Desarrollo Regional de Obras Públicas, Región del Biobío.
- Secretaria Regional de Desarrollo Regional de Bienes Nacionales, Región del Biobío.
- Secretaria Regional de Desarrollo Regional de Energía, Región del Biobío.
- Secretaria Regional de Desarrollo Regional de Vivienda y Urbanismo, Región del Biobío.
- Secretaria Regional de Desarrollo Regional del Medio Ambiente, Región del Biobío.
- Servicio Nacional de Geología y Minería, Zona Sur.
- Servicio Nacional de Turismo, Región del Biobío.
- Servicio Nacional de Pesca, Región del Biobío.
- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.
- Subsecretaría de Salud Pública.
- Subsecretaría de Transportes.
- Superintendencia de Electricidad y Combustible, Región del Biobío.
- Superintendencia de Servicios Sanitarios.

Archivo Rol 9/2020.

Firmado por: Genoveva Razeto Cáceres
Fecha: 19/08/2020 14:13:53 CLT

Firmado Digitalmente por Hernan Guillermo Brucher Valenzuela
Fecha: 21-08-2020 16:09:02:274 UTC -04:00
Razón: Firma Electrónica Avanzada
Lugar: SGC

CORREOSCHILE

SISTEMA ADMISION

GUIA DE ADMISION SISVE : 578446675

ADMISION GUS POSTAL SUCURSAL MAC-IVER

578446675

Hoja 1/1

Código Cliente	61976	Fecha Preadmisión	
Razón Social	SERVICIO DE EVALUACION AMBIENTAL -	Hora Preadmisión	
RUT Cliente	724436005	Fecha Recepción	25/08/2020
Mecanizador		Hora Recepción	11:23:05
Tipo Cliente		Fecha Admisión	25/08/2020
N° Máquina		Hora Admisión	11:24:39
Dirección Retiro		Estado Guia	Validada
Sucursal Imposición		Guia Cliente	
Operador	GUILLCON-CONCHA ALARCON GUILLERMINA DEL C.	Fecha Vencimiento	

#	Servicio	N	Descripción	Destino	Unid.	Tramo Peso (Gr)	Peso Unit. (Kg)	Peso Total (kg)	Valor Ref. ($)
1	10 - CARTA CERTIFICADA EXPRESA (EMPRESAS)	SI		CL - Chile	8	101-250	0,250	2,000	12.880
TOTALES					8			2,000	12.880

#	Servicio	Unidades	Primero	Ultimo
1	10 - CARTA CERTIFICADA EXPRESA (EMPRESAS)	8	1176256906461	1176256906539

OBSERVACIONES

Cliente/Mecanizador	Transporte	Admisión Correos
Nombre, RUT, Firma	Nombre, Firma, Fecha	Nombre, Firma

Original : Cliente

CORREOSCHILE 25 AGO 2020 CAJA 6 SUCURSAL MAC-IVER

CORREOS CHILE

GUIA DE ENTREGA EMPRESAS (FORM. CL-04)

IDENTIFICACION DEL CLIENTE

CLIENTE	**Servicio de Evaluación Ambiental**
R.U.T	**7 2 4 4 3 6 0 0 - 5**
CODIGO CLIENTE	**61976**
	recursos

☐ DESTINO COMUNAS DENSAS	
☐ DESTINO RESTO PAÍS	
(marque un solo casillero por formulario)	
X FRANQUEO CONVENIDO	
☐ MAQUINA FRANQUEADORA	N° MAQUINA:
	CODIGO REMITENTE:

IMPOSICION

No. GUIA CLIENTE	
AGENCIA	
CORRELATIVO AGENCIA	
	25-08-2020

VALIDA SOLO PARA EFECTOS DE FACTURACION

UNIDADES	PRODUCTO	NORMALIZACION	TRAMO DE PESO (GRS.)	TIEMPO DE ENTREGA	ATRIBUTOS
	31 CARTA COMERCIAL Y AUTOSOBRE 32 IMPRESO 33 MAILING	01 SI 02 NO	01 1 a 50 02 51 a 100 03 101 a 250 04 251 a 500	01 ESTÁNDAR (5 días) 02 PRIORITARIO (3 días) 03 EXPRESO (1 día)	81 REGISTRO 82 CERTIFICADO 83 ACUSE DE RECIBO
8	**31**	**1**	**3**	**3**	**94**
8	**31**	**1**	**3**	**3**	**94**
TOTAL ENVIOS	TOTAL PRODUCTOS	TOTAL NORMAL.	TOTAL TRAMO PESO	TOTAL TIEMPO ENTREGA	TOTAL ATRIBUTOS

CORREOSCHILE 25 AGO 2020 CAJA 6 SUCURSAL MAC-IVER

NOMBRE Y FIRMA EMPRESA DE CORREOS

EFRAIM DONOSO

SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

ORIGINAL: CLIENTE

OBSERVACIÓN : LAS COMUNAS DENSAS SOLAMENTE SON SANTIAGO, PROVIDENCIA, ÑUÑOA, LAS CONDES Y VITACURA

VALIDACION CORREOS

res 202099101534

UNIDADES	PRODUCTO	NORMALIZACION	TRAMO DE PESO	ATRIBUTOS

Señores
Dirección General de Aguas, Región del Biobío
Prat 501, Piso 6
Concepción

Res-202099101534

Señores
Dirección Regional de Obras Portuarias, Región del Biobío
Av. Prat 501, 4 piso
Concepción

Res-202099101534

Señores
Ilustre Municipalidad de Coronel
Bannen 70
Coronel

Res-202099101534

Señores
Secretaria Regional de Desarrollo Regional de Obras Públicas, Región del Biobío
Avda. Prat 501, Piso 3
Concepción

Res-202099101534

Señores
Secretaria Regional de Desarrollo Regional de Energía, Región del Biobío
Av. Prat 390 Oficina 501 Edificio Neocentro
Concepción

Res-202099101534

Señores
Secretaria Regional de Desarrollo Regional de Vivienda y Urbanismo, Región del Biobío
Rengo N°384
Concepción

Res-202099101534

Señores
Secretaria Regional de Desarrollo Regional del Medio Ambiente, Región del Biobío
Barros Arana N° 374
Concepción

Res-202099101534

Señores
Superintendencia de Electricidad y Combustible, Región del Biobío
O'Higgins Poniente 77, Of. 902-903
Concepción

Res-202099101534

