

**SECRETARIA** : **PROTECCIÓN**

**RECURRENTES** : **MARCELO ALEJANDRO FERNANDEZ**  
**NUÑEZ**  
RUT.: 12.951.667-1

: **NICOL STELLA VARAS BAEZ**  
RUT.: 16.676.752-0

: **RICARDO QUERO ARANCIBIA**  
RUT.: 18.617.876-9

: **JUNTA DE VECINOS N° 11 DE**  
**MAITENCILLO**  
RUT.: 65.3000.965-3  
REPRESENTANTE LEGAL  
PHILLIPPE DEMARTIN  
RUT.: 14.762.531-6 (DE EXTRANJERO)

: **MARCELA MERCEDES ARAYA MANIEU**  
RUT.: 9.378.554-1

**ABOGADO PATROCINANTES**

**Y APODERADOS** : **MIGUEL PATRICIO AYLWIN OYARZÚN**  
RUT.: 6.742.039-K

: **FRANCISCO JAVIER GONZALEZ SILVA**  
RUT.: 10.485.493-1

: **MIGUEL PATRICIO AYLWIN FERNÁNDEZ**  
RUT.: 15.312.270-9

**RECURRIDOS** : **SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO**  
**CAMINO NOGALES-PUCHUNCAVÍ S.A.**  
RUT.: 76.449.868-2  
REPRESENTANTE LEGAL  
RAUL VITAR FAJRE

- RUT.: 10.379.390-4
- : **SERVICIO DE EVALUACION AMBIENTAL**  
RUT.: 72.443.600-5  
REPRESENTANTE LEGAL  
HERNÁN BRÜCHER VALENZUELA  
RUT.: 8.448.957-3
- : **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS**  
ALFREDO MORENO CHARME  
RUT.: 6.992.929-K
- : **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE**  
CAROLINA SCHMIDT ZALDIVAR  
RUT.: 7.052.890-8
- : **CORPORACION NACIONAL FORESTAL**  
RUT.: 61.313.000-4  
REPRESENTANTE LEGAL  
RODRIGO MUNITA NECOCHEA  
RUT 5.168.394-3

**EN LO PRINCIPAL:** Deducen recurso de protección. **EN EL PRIMER OTROSÍ:** Orden de no innovar. **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** Acompaña documentos. **EN EL TERCER OTROSÍ:** Personería. **EN EL CUARTO OTROSÍ:** Patrocinio y poder.

#### **ILUSTRISIMA CORTE DE APELACIONES DE VALPARAISO**

**MIGUEL AYLWIN OYARZÚN, FRANCISCO JAVIER GONZALEZ SILVA y MIGUEL PATRICIO AYLWIN FERNÁNDEZ,** abogados, domiciliados en Alcántara 200, oficina 401, comuna de Las Condes, Santiago., en representación y como mandatarios convencionales, según se acreditará, de **MARCELO ALEJANDRO FERNANDEZ NUÑEZ,** reproductor de especies nativas, domiciliado en Los Maquis S/N kilómetro trece punto quinientos de la Ruta F 20, comuna de Puchuncaví; **NICOL STELLA VARAS BAEZ,** técnico en turismo y hotelería, domiciliada en Pasaje Esmeralda N° 5, La Chocota, comuna de Puchuncaví; **RICARDO QUERO ARANCIBIA,** egresado de psicología,

domiciliado en Pasaje Esmeralda N° 5, La Chocota, comuna de Puchuncaví; **JUNTA DE VECINOS N° 11 DE MAITENCILLO**, organización comunitaria de carácter territorial, representada por su Presidente don **PHILIPPE DEMARTIN**, ambos domiciliados en calle Norma N° 204 de Maitencillo, comuna de Puchuncaví; y **MARCELA MERCEDES ARAYA MANIEU**, profesora de inglés, domiciliada en Condominio La Divisa, casa 31, camino Los Medanos, comuna de Puchuncaví, a VS. Iltma. respetuosamente decimos:

Que, de conformidad con lo prescrito en el artículo 20 de la Constitución Política de la República y en el Auto Acordado sobre Tramitación y Fallo del Recurso de Protección de las Garantías Constitucionales, venimos en interponer acción constitucional de protección en favor de nuestros representados **MARCELO ALEJANDRO FERNANDEZ NUÑEZ, NICOL STELLA VARAS BAEZ, RICARDO QUERO ARANCIBIA**, la **JUNTA DE VECINOS N° 11 DE MAITENCILLO**, representada por su Presidente don **PHILIPPE DEMARTIN**, y **MARCELA MERCEDES ARAYA MANIEU**, en contra de la **SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO CAMINO NOGALES PUCHUNCAVI S.A.**, Rol Único Tributario Número 76.449.868-2, representada legalmente por su gerente general don **RAUL VITAR FAJRE**, factor de comercio, cédula de identidad número 10.379.390-4, ambos domiciliados en Cerro El Plomo 5855, oficinas 1607-1608, Las Condes, Región Metropolitana, en adelante indistintamente “**CANOPSA**” o “**LA CONCESIONARIA**”; en contra del **SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**, Rol Único Tributario 72.443.600-5, representado por su Director Ejecutivo don **HERNÁN BRÜCHER VALENZUELA**, abogado, cédula de identidad N° 8.448.957-3, ambos domiciliados en Miraflores N° 222, pisos 7, 19 y 20, de la comuna de Santiago, Región Metropolitana, en adelante también indistintamente el “**SEA**”; en contra del **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS** don **ALFREDO MORENO CHARME**, ingeniero civil, cédula de identidad N° 6.992.929-K, domiciliado en Morandé 59, piso 6 comuna de Santiago, Región Metropolitana; en contra de la **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** doña **CAROLINA SCHMIDT ZALDIVAR**, ingeniera comercial, cédula de identidad N° 7.052.890-8, domiciliada en San Martín 73 comuna de Santiago, Región Metropolitana; y en contra de la **CORPORACIÓN NACIONAL FORESTAL**, Rol Único Tributario 61.313.000-4, representada por su Director Ejecutivo don **RODRIGO MUNITA NECOCHEA**, cédula de identidad N° 5.168.394-3, en adelante también indistintamente **CONAF**, ambos con domicilio en Avenida Bulnes N° 285, of 603 de la comuna de Santiago, Región Metropolitana, por las acciones y omisiones ilegales de los recurridos que afectan el derecho a la igualdad ante la ley y el derecho a vivir en un medio ambiente

libre de contaminación de los recurrentes, en atención a los fundamentos de hecho y derecho que a continuación exponemos:

### **I. ANTECEDENTES.**

1. Se encuentra actualmente en ejecución, a contar de hace algunos meses, la construcción de la Fase 2 del Camino Nogales-Puchuncaví, a cargo de la empresa CANOPSA. Esta Fase 2 del Camino Nogales-Puchuncaví consiste en la construcción de una carretera de doble vía en cada sentido en la Ruta F-20, que une la Ruta 5, a la altura de Nogales, con la ruta F-30 en el sector de Puchuncaví, de una longitud de 27,1 kilómetros, y la construcción de dos tramos nuevos de carretera, igualmente de doble vía en cada sentido del tránsito; uno denominado By Pass Puchuncaví, de siete kilómetros de longitud, que une a la Ruta F-20 con el acceso sur de Maitencillo, y un segundo, denominado Variante Ventanas, de nueve kilómetros de longitud, que une la Ruta F-20 con la comuna de Quinteros.

2. La ejecución de la mencionada obra pública se encuentra generando y generará un grave impacto ambiental. En lo que va de su construcción, que corresponde al tramo Nogales Puchuncaví, ha significado una gran cantidad de tala de bosque nativo, en los cuales existen varias especies protegidas, importando la intervención de los cerros de la cordillera de la costa del sector con una importantísima cantidad de movimiento de tierras debido a los cortes de los cerros que se deben efectuar, y una grave afectación del patrimonio ambiental de las comunas de Nogales y Puchuncaví.

3. El proyecto fue licitado por el Ministerio de Obras Públicas en el año 2016 y adjudicado a la empresa CANOPSA, que se encuentra hoy ejecutándolo bajo el sistema de concesión de obra pública regulado por el Decreto con Fuerza de Ley N° 164 del Ministerio de Obras Públicas. Fue presentado mañosamente como la Relicitación de la Concesión Camino Nogales Puchuncaví, con el objeto de dotar a la Ruta F-20, que ya se encontraba bajo el régimen de concesión, de una mayor capacidad para disminuir los niveles de congestión, mejorar los estándares técnicos, dotar un mejor confort y mayores niveles de seguridad para los usuarios, en circunstancias que se trata de un proyecto sustantivamente diferente a la concesión existente.

4. La Primera Fase de la concesión contemplaba la explotación de la concesión ya existente, esto es de la carretera bidireccional, de una vía por sentido, existente a la fecha de la adjudicación entre Nogales y Puchuncaví denominada Ruta F-20. La Segunda Fase, corresponde a la construcción de obras nuevas contempladas en el contrato de concesión, cuyas obras -consistentes en la construcción de la carretera doble vía unidireccional en el tramo Nogales

Puchuncaví, la Variante Ventanas y el By Pass Puchuncaví, antes señalados-, se han comenzado a ejecutar recientemente y deberán ser puestas en servicio y explotación de la concesión en mayo del año 2022<sup>1</sup>.

5. Sucede SS que, no obstante que las bases de licitación contenían un Estudio de Impacto Ambiental Referencial, y la adjudicación efectuada obligaba a la empresa a obtener los permisos ambientales correspondiente en conformidad a la legislación vigente, mediante el arbitrio de, por una parte, considerar el proyecto como una modificación del camino existente y no como una obra nueva, y por la otra, de hacer aparecer la nueva carretera como un camino y no como lo que verdaderamente es, **una autopista**, CANOPSA obtuvo del Servicio de Evaluación Ambiental una pertinencia que la eximió de someter al proyecto al sistema de evaluación de impacto ambiental (SEIA), como la ley exige.

6. La afectación del patrimonio ambiental que el proyecto provoca se encuentra a ojos vista, y es de tal magnitud que aparece inverosímil que no se haya sometido al SEIA, ya que, sin necesidad de ser un experto ambientalista, se puede comprobar que afecta la flora y fauna del sector, amenaza bosques nativos y especies protegidas, y genera una grave afectación del medio ambiente.

7. Nuestros representados son personas que se encuentran y encontrarán personalmente afectadas por los efectos ambientales que genera la ejecución el proyecto, al ser habitantes del sector en que se éste se encuentra ejecutando, por la pérdida de especies de flora protegida que su ejecución implica, y por los efectos de ruido y contaminación que una autopista de esta naturaleza genera.

## **II. DE LA AFECTACIÓN DEL PATRIMONIO AMBIENTAL Y DE DIVERSOS ELEMENTOS DEL MEDIOAMBIENTE COMO CONSECUENCIA DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO QUE SE ENCUENTRA EJECUTANDO CANOPSA.**

### **1.- Impactos significativos sobre especies de flora endémica protegida.**

El proyecto en ejecución ha generado y generará efectos de alto impacto ambiental sobre la vegetación en algunos sectores y en el entorno del trazado de la autopista, siendo afectados significativamente varios componentes ambientales, entre los que se encuentra flora

---

<sup>1</sup> Relicitación Concesión Camino Nogales Puchuncaví, Julio 2020, División General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Documento PDF.

endémica del país y bosque nativo protegido, como lo son el Belloto del Norte el Tayú del Norte y el Naranjillo.

El Tayú del Norte se encuentra clasificado en categoría de conservación “**en peligro**” de acuerdo al Decreto Supremo N° 16 del año 2020 del Ministerio del Medio Ambiente.<sup>2</sup>

Por su parte el Belloto del norte se encuentra declarado “**monumento natural**” por el Decreto Supremo N° 13 de 1955 del Ministerio de Agricultura, en cumplimiento de la Convención para la protección de la Flora y Fauna suscrita por Chile, aprobada por el Congreso Nacional, convirtiéndose en Ley de la República conforme al Decreto Supremo N°531 de 1967 del Ministerio de Relaciones Exteriores.

De acuerdo al N° 3 del artículo 1 de la mencionada Convención, “*Se entenderá por MONUMENTOS NATURALES: Las regiones, los objetos o las especies vivas de animales o plantas de interés estético o valor histórico o científico, a los cuales se les da protección absoluta. Los Monumentos Naturales se crean con el fin de conservar un objeto específico o una especie determinada de flora o fauna declarando una región, un objeto o una especie aislada, monumento natural inviolable excepto para realizar investigaciones científicas debidamente autorizadas, o inspecciones gubernamentales*”. (Los destacados son nuestros)

El Decreto Supremo N° 13 de 1955 señala que la declaración de monumento natural afectará a cada uno de los pies o individuos vivos de las especies protegidas, no obstante señala que la Conaf podrá autorizar la corta o explotación de las especies declaradas monumentos naturales en determinados casos, como el de la construcción de obras públicas. Además de ser ilegal dicha disposición por cuanto contradice la inviolabilidad que le otorga la ley de la señalada Convención, lo cierto es que la Conaf no ha otorgado permiso alguno para la corta o tala de ejemplares de esta especie, lo que ya ha ocurrido y seguirá ocurriendo si se sigue ejecutando las obras de esta autopista. Cabe hacer presente, además, que el Belloto del Norte se encuentra clasificado en categoría de Conservación Vulnerable de acuerdo al DS N° 50 de 2008 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia<sup>3</sup>.

Otro tanto ocurre con el naranjillo que se encuentra clasificado en categoría de Conservación Vulnerable por el Decreto Supremo N° 16 del año 2016 del Ministerio del Medio

---

<sup>2</sup> Publicado en el Diario Oficial de 27 de octubre de 2020.

<sup>3</sup> Publicado en el Diario Oficial de 30 de junio de 2008.

Ambiente<sup>4</sup>, que también forman parte de los bosques nativos intervenidos y a intervenir por las obras de construcción de la autopista.

De acuerdo al informe técnico “Análisis Efectos Adversos Significativos sobre el Bosque Nativo de Presentación. Proyecto: Mejoramiento del actual Camino Ruta F-20 Nogales Puchuncaví”<sup>5</sup>, que se acompaña, *“actualmente, el proyecto se encuentra en construcción en algunos de sus tramos, afectando varias unidades de bosque nativo donde habitan las especies señaladas,”* (Tayú del Norte, Belloto del Norte t Naranjillo). *Adicionalmente a futuro son esperables más intervenciones y otros efectos como la alteración del hábitat remanente de estas especies”, agregando que “en algunos sectores, se ha intervenido vegetación nativa que aún no cuenta con los permisos sectoriales respectivos, especialmente, el permiso referido a la autorización excepcional de intervención o alteración de hábitat de especies vegetales clasificadas de conformidad con el artículo 37 de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, que sean nativas y formen parte de un Bosque Nativo (Bosque Nativo de Preservación).”*<sup>6</sup> (Los destacados son nuestros)

Cabe hacer presente que el referido estudio, ha podido comprobar en terreno talas de bosques nativos donde habitan las especies protegidas señaladas, estudio al que se han agregado testimonios fotográficos y comparaciones de mapas de Google Earth, de antes y después de su intervención con motivo de la construcción de la autopista, y demuestran la existencia de renovales en la base de los árboles talados sujetos a protección.

## **2.- Impactos significativos en lo que respecta a la contaminación acústica.**

Es un hecho de público que las autopistas generan un impacto significativo en lo que respecta a la contaminación acústica. Basta con transitar algunas de ellas para poder observar las obras de mitigación de la contaminación acústica que producen las carreteras de este tipo.

---

<sup>4</sup> Publicado en el Diario Oficial del 30 de septiembre de 2016

<sup>5</sup> Elaborado por el ingeniero forestal Mauricio Ramírez, “Bosques Ingeniería y Medio Ambiente BIMA, febrero 2021.

<sup>6</sup> “La alteración de hábitat, corresponde a un efecto adverso significativo sobre el Bosque Nativo de Preservación, que la construcción del proyecto produciría en sectores que aún no se intervienen, pero que se intervendrán en un futuro cercano. Según el D.S. N°93/2009, artículo 1° literal a), alteración de hábitat es un cambio en el ambiente de uno o más individuos de una especie vegetal, que puede llevar a su muerte o a que se vea imposibilitado de reproducirse. Por tanto se trata de un “cambio” (modificación) en el ambiente; no intervención ni eliminación. En este caso, el ambiente corresponde a vegetación nativa (bosque nativo de preservación) sujeto a modificaciones en su ambiente (entorno inmediato). De esta manera, la alteración de hábitat se asume como concepto aplicable a los bosques nativos de preservación remanentes, que no serán intervenidos por obras y actividades del proyecto.

En el caso del proyecto en cuestión de la carretera Nogales Puchuncaví, la autopista atraviesa por varios sectores poblados. En su comienzo, en las cercanías a la ruta 5 Norte, existen numerosas viviendas rurales de parceleros que se dedican a la actividad agrícola, y comercian sus productos a la orilla de la carretera. Lo mismo ocurre en las cercanías de Puchuncaví, en el sector inmediatamente aledaño al término de la cuesta que atraviesa la cordillera de la costa, como igualmente en otros de los sectores de la Variante Ventanas como así mismo del By Pass Puchuncaví.

Específicamente en este último, By Pass Puchuncaví, la autopista cruza elevada en más de nueve metros sobre el terreno un sector de condominios, cuyos propietarios y residentes se verán gravemente afectados por los ruidos propios de una carretera de estas características que no contemplan ninguna medida de mitigación acústica. Es el caso de la recurrente Marcela de Las Mercedes Araya Manieu, que tiene su domicilio en el Condominio La Divisa, que precisamente será afectado por el paso de la autopista a una altura mayor a los nueve metros del nivel del terreno.

¿Por qué entonces a algunas autopistas se les exige, como medida de mitigación de los ruidos que genera el paso de los vehículos, la construcción de barreras acústicas?

¿Acaso los recurrentes y los demás vecinos que viven y tienen sus hogares en las cercanías de esta nueva autopista no tienen derecho a que se adopten las medidas necesarias de mitigación de ruidos que alterarán su hábitat?

El proyecto en ejecución no contempla medidas de mitigación de ninguna especie en contra de esta alteración del medio ambiente, dado a que no fue sometido al sistema de evaluación ambiental.

### **3.- Impactos significativos relativos a la gran cantidad de áridos y movimiento de tierras que implica el proyecto.**

La construcción de autopistas requiere de una gran cantidad de movimientos de tierra para la nivelación de los terrenos, así como la extracción de gran cantidad de áridos con el objeto de proceder a la compactación de las bases de la pavimentación, con el objeto de dar estabilidad al terreno.

De acuerdo a los antecedentes que establece la información de la Dirección de Concesiones, entre las nuevas obras que debe ejecutar la concesionaria se encuentran la construcción de una vía en doble calzada de dos pistas por sentido en el sector de cuesta, en el tramo de inicio y fin de la Ruta F-20; el By Pass Puchuncaví que corresponde a un nuevo trazado



en doble calzada de dos pistas por sentido, de 7 kilómetros aproximadamente, que se emplazará al poniente de la Ruta F30E que corresponde al borde costero y que conecta hacia los balearios de Maitencillo, Cachagua y Zapallar, entre otros; y la construcción de la Variante Ventanas en una calzada simple de 9 kilómetros aproximadamente que se emplazará al oriente de la actual ruta F30E en el sector comprendido entre el actual acceso a quintero hasta el enlace Puchuncaví, este último, correspondiente a la concesión Camino Nogales Puchuncaví, sin perjuicio de otras obras adicionales como la construcción de enlaces desnivelados, la construcción de nuevos puentes, de calles locales, ampliación de la plaza de peajes y otros.<sup>7</sup> De acuerdo a la Ficha del Proyecto publicada en el sitio web de la dirección de concesiones<sup>8</sup> el proyecto tiene un volumen de 43 kilómetros.

De acuerdo con el Estudio de Impacto Ambiental Referencial, el nivel de movimiento de tierras para nivelación del camino es de tal magnitud que 998.160 m<sup>3</sup> de material extraído del trayecto de la autopista, será llevado a botadero por la imposibilidad de reutilizarla en el mismo proyecto. Al mismo tiempo, y conforme a lo declarado en su solicitud de pertinencia, de acuerdo a las especificaciones técnicas del proyecto se requerirán de, a lo menos 400.000 m<sup>3</sup> de áridos. Conforme al Estudio de Impacto Ambiental Referencial, estos deberán ser obtenidos de *“lugares ya establecidos en el mercado que cuenten con las autorizaciones ambientales correspondientes, o de lo contrario deberá explotar sitios nuevos en cuyo caso deberá obtener todos los permisos que correspondan a este tipo de actividades, incluido su ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental si su tamaño o volumen obliga a ello.”*

### **III. EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL MEDIANTE LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DADA LA MAGNITUD DEL PROYECTO Y EXISTENCIA DE IMPACTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE LOS ELEMENTOS DEL MEDIO AMBIENTE.**

#### **1.- De la obligación de evaluar ambientalmente el proyecto**

##### **a) La magnitud de la modificación.**

---

<sup>7</sup> Relicitación Concesión Camino Nogales Puchuncaví, Julio 2020, División General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Documento PDF.

<sup>8</sup> [https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Paginas/detalle\\_adjudicacion.aspx?item=161](https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=161)

La modificación del camino existente denominado Ruta F-20 –cuya ejecución no fue evaluada ambientalmente, por haber sido anterior a la entrada en vigencia del RSEIA– y contempla las siguientes obras nuevas y de mejoramiento de la infraestructura preexistente;

Obras nuevas:

- (i) Construcción de una vía en doble calzada de dos pistas por sentido, en el sector de cuesta, en el tramo de inicio y fin de la Ruta F-20;
- (ii) Construcción de 5 enlaces desnivelados: enlace cruce Ferrocarril, enlace cruce calle Huellacanal, enlace cruce Ruta F-220 oriente (cumbre de cuesta), enlace cruce Ruta F-220 poniente (acceso camino en dirección a Chilicauquén), enlace Ruta F-190;
- (iii) Reconstrucción del enlace Puchuncaví;
- (iv) Construcción de 3 puentes: Segundo Puente Nogales; Puente Pucalán; y, Puente Puchuncaví;
- (v) Construcción de calles locales;
- (vi) Construcción de un nuevo camino denominado *By Pass Puchuncaví*, para conectar la Ruta F-20 con los balnearios de Maitencillo, Cachagua y Zapallar.  
Este nuevo trazado se construirá en doble calzada de 2 pistas por sentido, tendrá una longitud de 7 km aproximadamente, y se emplazará al poniente de la Ruta F30E;
- (vii) Construcción de un nuevo camino denominado *Variante Ventanas*, para conectar la Ruta F-20 con Quintero.  
Este nuevo trazado se construirá en una calzada simple de 9 km aproximadamente, que se emplazará al oriente de la actual Ruta F30E; y,
- (viii) Construcción de veredas en calle las Romazas en la comuna de Nogales, en 1.000 m, a ambos costados de la calle, la que deberá considerar un sistema de reducción de velocidad e instalación de poste con luz y rejas de segregación para el cruce peatonal correspondiente al jardín infantil localizado al término de dicha calle.

Obras de mejoramiento:

- (i) Una actualización general del camino en cuanto a su geometría y elementos de seguridad de acuerdo con las actuales exigencias de la normativa vigente;
- (ii) Rediseño de los lazos del enlace actual de Nogales (enlace F-20 con Ruta 5 Norte);
- (iii) Aumento de las casetas en plaza de peaje; y,
- (iv) Ampliación de las oficinas del Inspector Fiscal y las asesorías.

Como puede verse, el proyecto de mejoramiento de la existente Ruta F-20 comprende obras que en su magnitud superan el proyecto existente, el que, a su vez, no fue evaluado ambientalmente. Según declara el mismo titular de proyecto el proyecto aumenta su longitud en más de un 59%, añadiendo 16 kms. lineales de autopista a los 27 kms. lineales que tiene la carretera existente. Aún más dramático resulta el aumento de superficie total utilizada, puesto que el nuevo proyecto requiere más de 222% de superficie, pasando de 96 las Has. utilizadas por del camino actual, a 214 Ha.<sup>9</sup>

Es evidente, por la magnitud de las obras, que este proyecto de “mejoramiento” de la Ruta F-20, introduce cambios de consideración. De acuerdo a lo establecido en artículo 8° de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente “*los proyectos o actividades señalados en el Artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental*”. Adicionalmente, el artículo 2° letra g) del Decreto Supremo N° 40/2012 del MMA (en adelante, D. S. N° 40/12), Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante RSEIA), establece cuando una modificación es “de consideración”<sup>10</sup>.

Conforme a estas normas el proyecto debió evaluarse ambientalmente con anterioridad a su ejecución y, además, su evaluación ambiental debió hacerse mediante la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental, como se señalará más adelante.

#### **b) Impactos ambientales que deben evaluarse.**

El artículo 10 de la Ley 19.300 y 3° del D.S. 40/2012 MMA establecen aquellos proyectos o actividades que deben someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, porque son susceptibles de causar impacto ambiental en cualquiera de sus fases (construcción, operación y abandono).

El artículo 10 letra de la Ley 19.300 establece que deben evaluarse ambientalmente entre otras:

#### **i) Las Autopistas; Letra c) del artículo 10.**

---

<sup>9</sup> Solicitud de Pertinencia presentada al SEA de la Región de Valparaíso con fecha 14 de Marzo de 2017.

<sup>10</sup> RSEIA, Art 2, letra g.2. “*Para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad de manera posterior a la entrada en vigencia de dicho sistema que no han sido calificadas ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente Reglamento. Para los proyectos que se iniciaron de manera posterior a la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental, si la suma de las partes, obras y acciones que no han sido calificadas ambientalmente y las partes, obras o acciones tendientes a intervenirlo o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente Reglamento*”.

La letra c) del artículo 10 de la Ley 19.300 establece que deben someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental los proyectos de autopistas. Si bien es cierto que el artículo 3° letra e) 7 del RSEA establece lo que debe entenderse por autopista, lo cierto es que se trata de un decreto supremo, que no tiene la habilidad para legislar, ni puede pasar por encima de lo que señala la ley.

No existe en la ley una definición de lo que debe entenderse por autopista. De acuerdo a las normas de interpretación de la ley contenidas en el Código Civil<sup>11</sup>, las palabras de la ley, cuando el legislador no las ha definido expresamente, deberán entenderse en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras.

La Real Academia de la Lengua define “Autopista” como “*Carretera con calzadas separadas para los dos sentidos de la circulación, cada una de ellas con dos o más carriles, sin cruces a nivel*”.

Como se puede apreciar, el literal e.7 del art 3 del RSEIA<sup>12</sup>, está alterando el sentido natural y obvio de la palabra “*autopista*”, al introducir dicho concepto distinciones que dicen relación con el diseño de este tipo de caminos, que no encuentran sustento en normas de rango legal en nuestra legislación. De hecho, las distinciones a las que alude, no corresponden ni siquiera a aquellas que establece el Manual de Carreteras, que tiene validez sólo para la Dirección Vialidad. Adicionalmente, se observa en la redacción del literal e.7 del artículo 3 del RSEIA una falta de razonabilidad técnica entre el Art. 10 e) de la Ley 19.300, y la citada norma del reglamento, en cuanto que, por una parte, la mentada Ley es regida por el principio precautorio, que se refiere a la precaución que debe adoptar el ordenamiento jurídico respecto de situaciones que presentan un riesgo posible pero incierto de afectar el Medio Ambiente y, por la otra, a que el reglamento dispone de criterios restrictivos y limitativos del concepto autopista, que no se corresponden con nuestro ordenamiento jurídico, ni con los fines postulados en la Ley, tanto en su tenor literal como en sus principios.

**ii) La extracción industrial de áridos; Letra i) del art. 10.**

La letra i) del artículo 10 de la ley 19.300 establece que, entre otros, deben evaluarse ambientalmente, entre otros, la extracción industrial de áridos. La letra i.5.1 del RSEIA

---

<sup>11</sup> Artículo 20 del Código Civil.

<sup>12</sup> RSEIA Artículo e.7. Se entenderá por autopistas a las vías diseñadas con dos o más pistas unidireccionales por calzada separadas físicamente por una mediana, diseñadas para una velocidad de circulación igual o superior a ciento veinte kilómetros por hora (120 km/h), con prioridad absoluta al tránsito, con control total de los accesos, segregadas físicamente de su entorno y que se conectan a otras vías a través de enlaces.

señala que se entiende como proyectos o actividades de extracción de áridos o gredas son de dimensiones industriales cuando el material removido sea superior a 10.000 metros cúbicos mensuales o a 100.000 metros cúbicos durante la vida útil del proyecto o actividad. Ya hemos señalado que, conforme a lo declarado por la propia concesionaria en su solicitud de pertinencia, de acuerdo a las especificaciones técnicas del proyecto se requerirán de al menos 400.000 m<sup>3</sup> de áridos.

iii) **La ejecución de obras en monumentos naturales o áreas colocadas bajo protección oficial; Letra p) del art. 10.**

La letra p) del Artículo 10 de la Ley 19.300 establece que deberán evaluarse ambientalmente la ejecución de obras en monumentos naturales o áreas colocadas bajo protección oficial. A su vez el inciso 4° del artículo 8° del señalado Reglamento establece que “*se entenderá por recursos protegidos aquellos colocados bajo protección oficial mediante un acto administrativo de autoridad competente, con la finalidad de asegurar la diversidad biológica, tutelar la preservación de la naturaleza o conservar el patrimonio ambiental*”. Cabe recordar que el Belloto del Norte es una especie declarada Monumento Natural y tanto el Tayú del Norte como el Naranjillo se encuentran colocados bajo protección oficial, todos ellos mediante actos administrativos de la autoridad competente.

**2.- La evaluación de este proyecto debe efectuarse mediante un Estudio de Impacto Ambiental.**

El artículo 11 de la ley 19.300 establece que los proyectos o actividades a que se refiere el artículo 10 deberán elaborar un Estudio de Impacto Ambiental si generan, entre otras, (letra a) riesgos para la salud de la población debido a cantidad de emisiones, y/o (letra d) efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales.

El artículo 4° del Reglamento señala que el titular de un proyecto que se someta al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental debe hacerlo mediante un Estudio de Impacto Ambiental cuando la actividad genere o presente algunos de los efectos, características circunstancias contemplados en la Ley 19.300 y los siguientes artículos.

El artículo 5 del RSEIA establece que presenta riesgo para la salud (Letra b) la superación de los valores de **ruido** establecidos en la normativa ambiental vigente, o a falta de tales normas las vigentes en los Estados que señala el artículo 11 del mismo Reglamento.

Por su parte, el artículo 8 inciso 2° del Reglamento al SEIA establece que: el titular deberá presentar un **Estudio de Impacto Ambiental** si su proyecto o actividad se localiza

en o **próxima** a poblaciones, **recursos y áreas protegidas**, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos y glaciares, susceptibles de ser afectados, así como el valor ambiental del territorio en que se pretende emplazar. Y el inciso 2° del mismo artículo establece que “Se entenderá que el proyecto o actividad se localiza en o próxima a población, **recursos y áreas protegidas**, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos, glaciares o a un territorio con valor ambiental, cuando éstas se encuentren en el área de influencia del proyecto o actividad”. Además el artículo 2 letra a) del mismo Reglamento define **área de influencia** como “*El área o espacio geográfico, cuyos atributos, elementos naturales o socioculturales deben ser considerados con la finalidad de definir si el proyecto o actividad genera o presenta alguno de los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, o bien para justificar la inexistencia de dichos efectos, características o circunstancias*”

A su vez, los incisos 3°, 5° y 6° del mismo artículo establecen, respectivamente que: “*Se entenderá por **recursos protegidos** aquellos colocados bajo protección oficial mediante un acto administrativo de autoridad competente, con la finalidad de asegurar la diversidad biológica, tutelar la preservación de la naturaleza o conservar el patrimonio ambiental*”

A la luz de esta normativa, y de las afectaciones expresadas en el párrafo II precedente, el proyecto denominado Concesión Camino Nogales Puchuncaví, Segunda Etapa, consistente en la construcción de la autopista descrita, debió, no sólo ser evaluada ambientalmente, sino que además su evaluación ambiental debió efectuarse mediante un Estudio de Impacto Ambiental. Ello, en razón de que el proyecto genera emisiones de ruido susceptibles de afectar la salud de la población aledaña o ponerla en riesgo mediante la emisión de ruidos, genera efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de recursos naturales protegidos, como lo es la corta y tala de las especies protegidas Tayú del Norte, Belloto del Norte y Naranjillos, y supera las cantidades de remoción de áridos que establece la norma.

#### **IV. DE LA INSUFICIENCIA DE LA PERTINENCIA OBTENIDA POR LA CONCESIONARIA PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO PARA DEJAR A CUBIERTO LOS EFECTOS ADNERSOS QUE LA EJECUCION DE SU PROYECTO SE ENCUENTRA PRODUCIENDO.**

Cabe señalar SS. que nuestros representados han tomado conocimiento con motivo del estudio de los antecedentes para interponer el presente recurso de que, no obstante todo

lo señalado en los párrafos precedentes, la Concesionaria obtuvo de parte del SEA un pronunciamiento de que el proyecto no debía someterse obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución, en base a una consulta de Pertinencia efectuada por CANOPSA, que se resolvió mediante la Resolución Exenta N° 167 de fecha 1 de Junio de 2017, pronunciada por el Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de Valparaíso.

La mencionada pertinencia es absolutamente insuficiente para permitir al titular del proyecto producir la afectación al medio ambiente que se encuentra y continuará provocando, que se ha descrito precedentemente, toda vez que ella, no consideró la existencia de los riesgos, afectaciones y daños ambientales que se están produciendo y que seguirán consumándose durante el resto de la ejecución del proyecto. Además, la pertinencia se basó, como lo dice expresamente la resolución, exclusivamente en *“los antecedentes aportados por el Titular”*, dejando constancia que ese *“pronunciamiento ha sido elaborados sobre la base de los antecedentes proporcionados por el señor Raúl Vitar Fajare en representación de Sociedad Concesionaria Nuevo Camino Nogales Puchuncaví, S.A. cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad y en ningún caso lo exime del cumplimiento de la normativa ambiental aplicable al proyecto, ni de la solicitud y obtención de las autorizaciones sectoriales necesarias para su ejecución”*.

En efecto, la solicitud de pertinencia indicó que el proyecto no tendría efectos nocivos sobre el medio ambiente, y que se trataba de un camino y no de una autopista, ya que su capacidad de diseño de velocidad máxima era inferior a los 120 km. por hora como la define la letra e)7 del Reglamento del Sistema de Evaluación Ambiental, sin considerar ninguno de los demás elementos a que se refieren los capítulos II y III del presente recurso.

Basta mirar las ilustraciones de la descripción del proyecto para establecer que se trata de una autopista, con dos calzadas separadas para los dos sentidos de circulación y con al menos dos carriles, y que no contempla cruces a nivel<sup>13</sup>.

Por lo demás, la pertinencia ha privado a los afectados de imponerse de la existencia y efectos del proyecto, ya que, al haberlo sustraído de la necesidad de realizar un Estudio de Impacto Ambiental —que correspondía dada la envergadura de las obras— impidió no tan solo

---

<sup>13</sup> Relicitación Concesión Camino Nogales Puchuncaví, Julio 2020, División General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Documento PDF.

su conocimiento sino el proceso de participación ciudadana que en conformidad a la ley deben someterse los proyectos de esta significación.

En consecuencia, la pertinencia es absolutamente insuficiente para hacerse cargo de las afectaciones ambientales que denuncia el presente recurso, lo que se encuentra demostrado por los efectos que ya se ha podido comprobar que se están produciendo.

## **V. ACCIÓN Y OMISIÓN ILEGAL**

La acción ilegal que se denuncia en el presente recurso es la afectación del medio ambiente que actualmente está produciendo la ejecución del proyecto Camino Nogales Puchuncaví, Etapa 2, por parte de la Concesionaria CANOPSA. La acción ilegal por parte de esta Concesionaria consiste en efectuar la tala de especies protegidas, desarrollar remoción de áridos con características industriales y generar afectación acústica por emisión de ruidos, todo ello al margen de la legislación vigente. El objeto de esta acción cautelar ataca la continuación de estas acciones que constituyen una amenaza de afectación a los elementos del medio ambiente, que significa la tala de más especies protegidas, la remoción y utilización de más áridos y la contaminación acústica de la autopista cuando se encuentre en operación.

Más allá de una eventual ilegalidad de origen cometida por la Concesionaria —el ejecutar el proyecto sin haber ingresado al SEIA—, la ilegalidad que se reclama por el presente recurso es la actual ejecución del proyecto, con vulneración las normas legales que rigen las especies protegidas, la emisión de ruidos, y la extracción y movimiento de áridos. Son estas actuaciones que se encuentran actualmente en ejecución al margen de la ley las que están afectando y amenazando, de la forma antes señalada, el derecho de los recurrentes a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. Son los actos en actual ejecución en el proyecto, y por sobre todo los impactos que estos han tenido sobre el medio ambiente de su lugar de emplazamiento, los que hacen evidente que, a la fecha de la presentación de este recurso se están produciendo efectos adversos que habrían podido ser prevenidos, mitigados o compensados de haberse aplicado la legislación ambiental e ingresado al SEIA mediante la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental. Además, los impactos ambientales que genera el proyecto demuestran que dicho ingreso debió ser mediante la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental, como lo exige la ley, de conformidad a lo que se ha expresado en el párrafo III del presente recurso.



La ilegalidad en el caso del Servicio de Impacto Ambiental es haber otorgado una pertinencia basándose solamente en los antecedentes proporcionados por el interesado, sin haber estudiado las afectaciones que la ejecución del proyecto significaría para los recursos naturales y el medio ambiente, correspondiéndole administrar el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Por su parte la omisión ilegal de parte de las la Ministra del Medio Ambiente Carolina Schmidt Zaldívar y el Ministro de Obras Públicas Alfredo Moreno Charme que, debiendo haber ejercido sus deberes y atribuciones para la protección del medio ambiente en cumplimiento del mandato constitucional y legal en orden a que es deber del Estado velar para que el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación no sea afectado, y tutelar la preservación de la naturaleza, se han abstenido de ejercer sus atribuciones.

Igualmente la Conaf ha dejado de ejercer sus atribuciones legales, absteniéndose de intervenir en la tala ilegal de especies protegidas, constituyendo su omisión un acto contrario a derecho, que afecta el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación a los recurrentes.

## **VI. DERECHOS Y GARANTIAS CONSTITUCIONALES DE QUE SE PRIVA, PERTURBA Y AMENAZA POR LAS ACCIONES Y OMISIONES ILEGALES DENUNCIADAS.**

El recurso de protección de garantías constitucionales, está consagrado como una acción cautelar, frente a una actuación ilegal que prive, amenace o perturbe alguna de las garantías que el constituyente ha protegido en el artículo 20 de la Carta Fundamental, de tal suerte que, al comprobarse los supuestos de la acción, procede brindar la medida que ampare a los recurrentes en sus derechos.

En este caso específico los derechos constitucionales afectados son los establecidos en los N°s 2 y 8 del artículo 19 de la Constitución Política de la República, esto es la igualdad ante la ley, y el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación de los recurridos.

Se priva y perturba el derecho a la igualdad ante la ley al ejecutarse un proyecto que, debiendo haber sido sometido a un estudio de impacto ambiental, no se le obligó a ello, generando una discriminación arbitraria entre los recurrentes, como afectados por el proyecto, con los afectados de otros proyectos de igual naturaleza y características, que sí han sido obligados

a realizar estudios de impacto ambiental, y que tuvieron la posibilidad de imponerse oportunamente del contenido, alcances y detalles del proyecto y emitir sus observaciones mediante el proceso de participación ciudadana, a la que no han tenido acceso los recurrentes.

Se afecta su derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación al verse perturbados y amenazados por la pérdida de especies protegidas, como ya ha ocurrido y seguirá ocurriendo durante la ejecución del proyecto, y amenazados de la afectación de elementos del medio ambiente, como es la extracción de áridos por sobre las cantidades que exige la ley sin haber presentado un estudio de impacto ambiental y la contaminación acústica que producirá la operación de la autopista.

## **VII. PLAZO PARA LA INTERPOSICIÓN DEL RECURSO.**

En atención a lo dispuesto por el N°1 del Auto Acordado respectivo, el plazo para la presentación del Recurso de Protección es de 30 días corridos contados desde la ejecución del acto o la ocurrencia de la omisión **o desde que ocurre el acto o amenaza que motiva el recurso o desde que se tuvo conocimiento de dicho acto o amenaza, hecho que debe ser acreditado ante la Corte.**

En primer lugar, cabe hacer presente a SS que los recurrentes solo tomaron conocimiento cierto de la existencia de la tala de especies protegidas y de la amenaza de que estas se siguieran talando con motivo del informe técnico Análisis Efectos Adversos Significativos sobre Bosque Nativo de Preservación, Proyecto Mejoramiento del Actual Camino Ruta F-20 “Nogales Puchuncaví” elaborado por el ingeniero forestal Mauricio Ramírez, que se acompaña a estos autos, fechado el 15 de febrero de 2021. Igualmente, tomaron conocimiento de la Resolución pertinencia emanada Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso por información que les fuera proporcionada por los abogados que patrocinan el presente recurso, quienes se impusieron de la misma a mediados del mes de febrero pasado.

Sin perjuicio de lo anterior, los actos materiales de la ejecución del proyecto son de efecto progresivo, en cuanto a la amenaza, privación o perturbación de los derechos de los recurrentes no han sido evidentes desde el comienzo de la ejecución de la autopista, *“pues la consciencia o la certeza de que tal acto está o podrá afectar un derecho constitucional puede no adquirirse en un primer momento, desde que principió el acto, si no puede adquirirse*

*esta certeza con posterioridad”.*<sup>14</sup> Así lo ha fallado, por lo demás la Excma. Corte suprema al señalar *“si el recurrente de protección no tiene antecedentes ciertos o ignora absolutamente, -sin tener facultad o motivo razonable para enterarse- de que determinadas actuaciones tienen por futuro conculcar sus derechos, aparece como evidente que una vez que adquiere la certeza de que los actos observados y aparentemente legítimos le afectarán en sus derechos constitucionales, le crearán desde ese instante el derecho a recurrir de protección”.*<sup>15</sup>

Se trata en este caso de la ejecución de *“ilícitos continuados”*, como lo es continuar con la ejecución del proyecto no obstante incumplir la legislación ambiental, los que conforme lo señala el Profesor Vergara Blanco ya han producido una jurisprudencia pacífica, en cuanto a que el acto que se estima ilegal y arbitrario se está repitiendo periódicamente.<sup>16</sup>

Por otra parte, tratándose de omisiones, en el caso de *“omisiones permanentes”* como las que en este caso afectan a la Ministra del Medio Ambiente, al Ministro de Obras Públicas, y a la Conaf, también recurridos en estos autos, se mantienen en el tiempo, y en forma permanente están ocasionando privación, perturbación o amenaza a los derechos de los recurrentes y mientras se mantenga la omisión antijurídica y no se haya restablecido el imperio del derecho y no se haya asegurado la debida protección al afectado. En estos casos *“si de plazos se quiere hablar, tendríamos que pensar que se está renovando día a día, mientras la autoridad emita el pronunciamiento o la actuación que el ordenamiento jurídico le exige”*<sup>17</sup>

### **VIII. COMPETENCIA PARA INTERPONER EL RECURSO**

En atención a lo dispuesto en el N°1 del Auto Acordado respectivo, el recurso debe interponerse ante la Corte de Apelaciones en cuya Jurisdicción se hubiera cometido el acto arbitrario o ilegal. En el caso en cuestión la competencia se ha de radicar en la Ilma. Corte de Apelaciones de Valparaíso en atención a que la acción ilegal consistente en la ejecución del proyecto con grave afectación del medio ambiente y del derecho constitucional del recurrente a vivir en un medio ambiente libre de contaminación ha ocurrido dentro del territorio jurisdiccional de esa Corte.

### **IX. PETICIÓN QUE SE FORMULA AL TRIBUNAL.**

---

<sup>14</sup> Alejandro Vergara Blanco, “Sobre el plazo para interponer el Recurso de Protección” Gaceta Jurídica. Doctrina Notas y Comentarios Agosto de 1992, pg 7-10

<sup>15</sup> Corte Suprema, 2 de octubre de 1991. Sociedad Agrícola El Carmen Ltda. con Agroganadera Ltda.

<sup>16</sup> Alejandro Vergara Blanco, op cit.

<sup>17</sup> Alejandro Vergara Blanco, op cit.

Siendo el arbitrio del recurso de protección una medida cautelar que tiene por objeto reestablecer el imperio del derecho y brindar protección al afectado, encontrándose afectados los derechos constitucionales de los recurrentes de igualdad ante la ley y el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación por la ejecución de las obras del Camino Nogales Puchuncaví entregadas en concesión a CANOPSA, venimos en solicitar a SS Iltma. que se decrete que el señalado proyecto no pueda seguir siendo ejecutado mientras no se haya aprobado por el Servicio de Evaluación Ambiental un Estudio de Impacto Ambiental, como en derecho corresponde, y se dicte la respectiva resolución de calificación ambiental que establezca las condiciones en las cuales se puede llevar a efecto el proyecto, las medidas de mitigación que deben adoptarse y las demás que correspondan en conformidad a la legislación ambiental de nuestro país.

**POR TANTO**, en mérito de lo expuesto, de lo dispuesto en el artículo 20, inciso final, de la Constitución Política de la República, auto acordado sobre tramitación del Recurso de Protección de Garantías Constitucionales y demás disposiciones constitucionales y legales invocadas y pertinentes,

**RUEGO A VS.:** Se sirva tener por interpuesta acción constitucional de protección en contra de en contra de la **SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO CAMINO NOGALES PUCHUNCAVI S.A.**, representada legalmente por su gerente general don **RAUL VITAR FAJRE**, ya individualizados; en contra del **SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**, representado por su Director Ejecutivo don **HERNÁN BRÜCHER VALENZUELA**, ya individualizados; en contra del **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS** don **ALFREDO MORENO CHARME**, ya individualizado; en contra de la **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** doña **CAROLINA SCHMIDT ZALDIVAR**, ya individualizada; y en contra de la **CORPORACIÓN NACIONAL FORESTAL**, representada por su Director Ejecutivo don **RODRIGO MUNITA NECOCHEA**, ambos individualizados, por los actos y omisiones denunciados en el cuerpo de este escrito que privan perturban y amenazan los derechos a la igualdad ante la ley y a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, solicitando se declare admisible y previo informe de los recurridos, como medida para reestablecer el derecho y asegurar la debida protección de los recurrentes y demás afectados, en definitiva se dictamine, que el Proyecto de construcción de la autopista Nogales Puchuncaví concesionado a **SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO CAMINO NOGALES PUCHUNCAVI S.A.** no puede seguir siendo ejecutado por ésta, mientras no se haya aprobado por el Servicio de Evaluación Ambiental

un Estudio de Impacto Ambiental, como en derecho corresponde, y/o adopte las demás medidas que SS Iltma. estime convenientes para la debida protección de los derechos constitucionales vulnerados, todo ello con costas.

**PRIMER OTROSÍ:** Con el objeto de evitar la consumación de los efectos vulneratorios de los derechos de nuestros representados que las acciones y omisiones ilegales de los recurridos implican solicito a US se sirva decretar orden de no innovar suspendiendo la ejecución de las obras de construcción que se encuentra desarrollando CANOPSA en el camino Nogales-Puchuncaví, By Pass Puchuncaví y Variante Ventanas mientras se resuelve el presente recurso, oficiando a los recurridos al efecto.

**SEGUNDO OTROSÍ:** Solicito a SS. Iltma. tener por acompañados los siguientes documentos:

- 1.- Informe Técnico “Análisis Efectos Adversos Significativos sobre el Bosque Nativo de Preservación. Proyecto: Mejoramiento del Actual Camino Rut F-20 Nogales Puchuncaví”, Mauricio Ramírez, Ingeniero Forestal, Bosques, Ingeniería y Medio Ambiente, BIMA. 15 de febrero de 2021;
- 2.- Descripción del proyecto y contrato de concesión, Relicitación Nogales Puchuncaví, Julio 2020, Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas; y,
- 3.- Resolución Exenta 167 de 2017 de fecha 11 de junio de 2017 del Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso Alberto Acuña Cerda.

**TERCER OTROSÍ:** Ruego a SS. Iltma. tener por acompañada copia certificada con firma electrónica de del mandato judicial otorgado a los suscritos por los recurrentes con fecha 3 de marzo en curso ante el Notario de Puchuncaví don Cristián Andrés García Mechsner.

**CUARTO OTROSÍ:** Sírvase SS. tener presente que, en nuestra calidad de abogados habilitados, venimos en asumir personalmente el patrocinio y poder de esta causa, y delegamos el poder en la abogada Paulina Toro Grant, todos quienes podrán actuar conjuntamente o separadamente, y todos domiciliados para estos efectos en calle Alcántara 200, oficina 401, Las Condes, Santiago.