



RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SEIA, PROYECTO “OPTIMIZACIÓN PROYECTO COCHERAS VESPUCIO NORTE LÍNEA 2”.

RESOLUCIÓN EXENTA N° 0063

SANTIAGO,

29 ENE 2019

VISTOS:

- 1.- La Resolución Exenta N°077/2018, de fecha 28 de febrero de 2018, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago, que califica ambientalmente favorable la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Cocheras Vespucio Norte Línea 2” del titular Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.
- 2.- La Carta ingresada con fecha 08 de octubre de 2018, ante la dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante “SEA RM”), mediante la cual el Señor Rubén Alvarado Vigar, en representación de Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. (en adelante el “Proponente”), consulta respecto de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (En adelante “SEIA”) del proyecto “Optimización proyectos Cocheras Vespucio Norte Línea 2”, (en adelante el “Proyecto”).
- 3.- La Carta RM/P N°1829 de fecha 28 de noviembre de 2018, del SEA RM, solicitando antecedentes adicionales y/o aclaraciones al Proponente respecto de la consulta de pertinencia del Vistos anterior
- 4.- La Carta ingresada con fecha 21 de diciembre de 2018, ante la Dirección Regional del SEA RM, mediante la cual el Proponente, remite los antecedentes solicitados en el Vistos anterior.
- 5.- Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el D.S. N° 40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente (en adelante “MMA”) y sus modificaciones, que Aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante “RSEIA”); en la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en el Oficio Ordinario N° 181047 de fecha 19 de julio de 2018, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental y en la Resolución N° 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

- 1.- Que mediante RCA N°077/2018, la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana de Santiago, calificó ambientalmente favorable la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Cocheras Vespucio Norte Línea 2”, cuyo titular es Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., que consiste en el desarrollo y ejecución de un nuevo recinto de cocheras en la comuna de Huechuraba. Estas cocheras tendrán como finalidad resguardar los carros de la red de Metro del servicio de la línea 2, durante el período en que no estén en operación.

El recinto de Cocheras se ubica en la comuna de Huechuraba, mientras que el túnel de conexión con la estación terminal Vespucio Norte, se emplaza subterráneamente en la comuna de Recoleta, en el tramo al sur de la Autopista Vespucio Norte Express.

- 2.- Que, de acuerdo a la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA, singularizada en el N°2 de los Vistos, el Proponente pretende introducir cambios al proyecto calificado mediante la RCA

N°077/2018. De acuerdo a los antecedentes presentados por el Proponente, los cambios consistirían en lo siguiente:

- Desistimiento en la construcción del acceso secundario sobre el canal Huechuraba y su instalación de faenas.
- Eliminación de la descarga de aguas lluvias al Canal Huechuraba, añadiendo 3 zanjas adsorbentes de infiltración, quedando finalmente 8 zanjas.
- Optimización de las acciones de control de ruido durante las fases de construcción y operación.

Tabla N°1 Cuadro Resumen cambios propuestos a RCA N°77/2018

Considerando	Situación aprobada RCA N°77/2018	Cambio Propuesto
4.2 Ubicación del Proyecto – Caminos de Acceso	El Proyecto contará con 2 accesos. El acceso principal será por calle José Joaquín Aguirre Luco y el secundario por Av. Autopista Vespucio Norte Express (caletera), el que se utilizará sólo en caso de emergencia para el acceso de carros bombas, ambulancias, etc.	El Proyecto contará con un (1) acceso, correspondiente al acceso principal por calle José Joaquín Aguirre Luco.
4.3.1.1 Partes y obras Instalación de faenas	[...] Acceso secundario: Se implementará un cierre perimetral de 26 metros de largo y 5,5 metros de ancho, en donde se habilitará parte de las obras de construcción del acceso secundario sobre el Canal Huechuraba.	No se considera habilitar el acceso secundario.
4.3.1.2 Acciones Acceso Secundario	El diseño del acceso del camino secundario al recinto de Cocheras desde la caletera de Autopista Américo Vespucio Norte Express corresponde a una estructura formada por un tablero de vigas metálicas con losa superior de hormigón armado de 13 metros de largo y 8,8 metros de ancho, permitiendo dos carriles de 3,5 metros de ancho, una vereda de 1 metro de ancho y barreras de contención. Además, contará con rampas de acceso con un 17% de pendiente. [...]	El acceso secundario correspondiente a la caletera de Autopista Américo Vespucio Norte Express no será construido, por lo tanto, sólo se contará con un camino de acceso principal, el que corresponde a la calle José Joaquín Aguirre Luco.
4.3.1.2 Acciones Obra de descarga de agua lluvia	El agua lluvia aportada en el área del Proyecto será conducida mediante canaletas hacia un área de	El agua lluvia aportada en el área del Proyecto, será conducida mediante canaletas hacia un área de

	infiltración, mientras que, desde el techo de la cochera, será descargada al canal Huechuraba.	infiltración, incluyendo el agua acumulada en el techo de la cochera.
4.3.1.2 Acciones Instalaciones de Servicios	Para las redes de evacuación de aguas lluvias, se proyectan, cinco zanjas absorbentes, que serán rellenas con el material cubo dren, el cual entrega una mayor capacidad de absorción.	Para las redes de evacuación de aguas lluvias, se proyectan, ocho zanjas absorbentes, que serán rellenas con el material cubo dren, el cual entrega una mayor capacidad de absorción.
4.3.1.2 Acciones Vialidad	[...] Para la construcción del acceso secundario sobre el canal Huechuraba, se implementará una instalación de faenas que ocupará un tramo de 26 metros de una vía de la caletería de Américo Vespucio, para ello se ha elaborado el plan de señalización, adjunto en el Anexo I de la Adenda. Para la implementación del plan de señalética contemplado durante la construcción del acceso secundario, se considerarán los lineamientos del Capítulo 5 del Manual de Señalización de Tránsito.	El Proyecto contará con sólo un (1) acceso, correspondiente al acceso principal aprobado por RCA N° 077/2018, por calle José Joaquín Aguirre Luco. Por consiguiente, el camino secundario estipulado por Av. Autopista Vespucio Norte Express (caletería) no se construirá y no se considerará la habilitación de la Instalación de Faenas aprobada para la construcción del acceso secundario.
4.3.4.3 Emisiones de Ruido	[...] El Proyecto contempla incorporar medidas de control para dar cumplimiento a los niveles máximos permitidos por el D.S. N°38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente. Estas medidas se detallan en el punto 5.5.1 del Anexo 2-2 de la DIA [...]. Al respecto, la SEREMI de Salud se pronuncia conforme, mediante ORD. N° 6359 de fecha 13 de noviembre de 2017, condicionado a: “Fase de Construcción: Se deberá implementar una barrera acústica perimetral al emplazamiento del proyecto, esta deberá tener una altura de al menos 2,5 m. La materialidad de la barrera acústica deberá cumplir con una densidad superficial de al menos 10	[...] El Proyecto contempla incorporar medidas de control para dar cumplimiento a los niveles máximos permitidos por el D.S. N°38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente. Estas medidas se detallan en el punto 5.5 del Anexo 3 de la Consulta del vistos N°2. Fase de Construcción: Pantallas acústicas locales: Se propone la instalación de barreras acústicas locales a todas las fuentes de ruido que operen y no hayan sido insonorizadas previamente. Estas pantallas deben ser móviles y estar instaladas antes de la operación de la fuente de ruido. Se propone una configuración de placa contra enchapada de madera OSB con un

	<p>kg/m², como por ejemplo una placa contrachapada de OSB con un espesor mínimo de 18 mm y con un revestimiento de 50 mm de material absorbente sonoro con una densidad igual o mayor a 14 kg/m³. Las uniones entre placas de la barrera perimetral podrán ser fijas o móviles, procurando que dichas uniones entre ellas y el piso queden bien selladas. La ubicación de la barrera acústica es la indicada en la ilustración 5 del Anexo 2-2 "Evaluación Acústica" de la DIA".</p> <p>"Todas las etapas: Se deberán cumplir en todo momento los límites máximos permitidos por el D.S. N° 38/2011 del MMA, que establece Norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica o el que lo reemplace".</p>	<p>espesor mínimo de 15,0 mm y una densidad superficial igual o mayor a 9,9 kg/m³. Para el material absorbente interior se propone un revestimiento de lana de vidrio de 50 mm con una densidad igual o mayor a 22 kg/m³.</p> <p>Dicho lo anterior, se cumplirá en todo momento los límites máximos permitidos por el D.S. N° 38/2011 del MMA, que establece Norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica o el que lo reemplace. Anexo 3 de la Consulta del vistos 2 del presente acto.</p>
4.4.1.1 Partes y Obras Obras Permanentes Accesos	El recinto Cocheras contará con un acceso principal, por calle José Joaquín Aguirre Luco, y un acceso secundario por la caletera de la Avenida Américo Vespucio.	El recinto Cocheras contará con un único acceso principal, por calle José Joaquín Aguirre Luco.
4.4.1.2 Acciones Evacuación de Aguas Lluvias	[...] La solución de evacuación y drenaje de aguas lluvias propuesta, considera que el agua caída sobre el suelo impermeabilizado sea conducida hasta una zona provista con zanjas de infiltración, por lo cual no se producirá aumento significativo del escurrimiento superficial respecto a los producidos en la situación sin Proyecto. Dicho volumen de infiltración es el correspondiente al exceso de aguas lluvia respecto a la cuota del predio determinada en el Plan Maestro de Aguas Lluvias. Cabe mencionar que el galpón de Cocheras contará	El Proyecto mantiene lo señalado respecto de que la solución de evacuación y drenaje de aguas lluvias considera que el agua caída sobre el suelo impermeabilizado sea conducida hasta una zona provista con zanjas de infiltración, por lo cual no se producirá aumento significativo del escurrimiento superficial respecto a los producidos en la situación sin Proyecto. Por otro lado, el agua lluvia que caerá en el techo del galpón de Cocheras también será conducido a dichas zanjas, dejándose de construir, en consecuencia, la obra de

	<p>con canaletas que conducirán el agua lluvia hasta una obra de descarga en el canal Huechuraba.</p>	<p>descarga en el canal Huechuraba.</p>
<p>4.4.5.3 Emisiones de Ruido</p>	<p>[...] El Proyecto considera incorporar medidas de control para dar cumplimiento a los niveles máximos permitidos por el D.S. N°38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente. Estas medidas se detallan en el punto 5.5.2 del Anexo 2-2 de la DIA y se refieren principalmente a la instalación de un muro medianero perimetral, pantallas acústicas y portón de acceso del recinto [...]. Al respecto, la SEREMI de Salud se pronuncia conforme, mediante ORD. N° 6359 de fecha 13 de noviembre del 2017, condicionado a:</p> <p><i>“Fase de Operación:</i> <i>Se deberá instalar un muro medianero en todo el perímetro del proyecto, con una altura de 2,5 m del tipo pandereta comercial de hormigón de ancho mínimo de 40 mm. Este muro no deberá presentar fisuras ni vanos, deberá ser totalmente hermético. La ilustración 10 del Anexo 2-2 “Evaluación Acústica” de la DIA indica la ubicación exacta de esta barrera. Se deberá instalar pantallas acústicas con longitudes de 40 m y adosados a la cara nororiental de cocheras y otra de 6 m hacia el oriente. Ambas deben tener una altura de 7 m. La materialidad deberá ser de paneles acústicos de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor y un remate interior de metal perforado de 0,5 mm de espesor. La ilustración 10 del Anexo 2-2 Evaluación Acústica de la DIA indica la ubicación de las barreras.</i></p>	<p>[...] El Proyecto considera incorporar medidas de control para dar cumplimiento a los niveles máximos permitidos por el D.S. N°38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente. Estas medidas se detallan en el punto 5.5 del Anexo 3 de la presente Consulta las cuales se refieren a la implementación de las siguientes medidas de control para las emisiones acústicas que se generarán durante la fase de operación:</p> <p>Barrera acústica. Tránsito de trenes y parte de cierre de cochera Se propone, en el diseño del proyecto, esta medida como barrera acústica para el tránsito de trenes desde comienzo de trinchera hasta su encuentro con el medianero poniente del recinto. Esta barrera acústica tiene una altura mínima de 2 m. Su fabricación puede ser tipo GRAU comercial con estructura de hormigón, con material absorbente acústico interior.</p> <p>Panel acústico: pantalla vía de maquinarias y cierre de cochera Esta configuración es propuesta como pantalla acústica para las emisiones producidas por el estacionado de trackmobile en la vía exclusiva para esta maquinaria, principalmente en horario nocturno. La pantalla para el estacionado de trackmobile tiene una altura de 4 m por una longitud de 5,5 m. Se propone también la</p>

Se deberá instalar un portón de acceso por la caletera de Américo Vespucio construido en acero carbono de 2 mm de espesor mínimo, con un largo total de 7 m y una altura de 4 m. Se deberá complementar ambos costados del portón hasta quedar con un largo total de 13 m, desde límite suroriente hacia el poniente. La ilustración 10 del Anexo 2-2 de la IDA indica la ubicación exacta de esta barrera.

Todas las etapas:

Se deberá cumplir en todo momento los límites máximos permitidos por el D.S. N° 38/2011 del MMA, que establece Norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica o el que lo reemplace”.

instalación de este panel como cierre sur de la cochera para el tránsito y estacionado de trenes, y también como parte de cierre oriente de cocheras. Para el cierre sur del galpón de cochera esta configuración debe instalarse desde piso a techo y debe abarcar toda la cara del recinto, y para parte del cierre oriente de cocheras debe tener una altura de 3 m y 7 m de ancho. Su configuración considera la construcción de un panel acústico comercial de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor, y un remate interior de metal perforado de 0,5 mm de espesor. La configuración de este panel entrega nivel de atenuación acústico OITC de 21 dB.

Medianero tipo cierre bulldog

Según diseño del proyecto se propone instalar como pantallas acústicas en los deslindes oriente y poniente del recinto, y desde inicio de nave de cocheras al frente hacia medianero poniente, un medianero de hormigón tipo bulldog de 2,4 m de altura con un ancho mínimo de 40 mm. Esta configuración propuesta predice una atenuación OITC de 38 dB.

Apantallamiento acústico absorbente de baja altura debido principalmente a las emisiones producidas en las vías, por la llegada y estacionamiento a cocheras de trackmobile y motovía, se propone como parte del diseño del proyecto, la instalación de una pantalla acústica absorbentes de baja altura, de 1 metro, en el cierre oriente de cocheras,

		<p>con una longitud total de 70 m. La construcción del panel acústico considera un alma de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor por ambas caras del panel. La configuración de este panel entrega nivel de atenuación acústico OITC de 21 dB y un valor mínimo NRC > 0,7. Finalmente, no se materializará la construcción del portón de acero de carbono en la caletera Américo Vespucio, ya que no se construirá el acceso secundario del proyecto.</p>
<p>5.3 Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos</p>	<p>[...] “Dado que la primera pista de la caletera de Américo Vespucio se requiere utilizar para ejecutar el acceso secundario, según lo presentado en el Anexo 1 de la Adenda “Plan de Seguridad Vial “. Metro se compromete a intervenir esta pista durante solo dos (2) meses, durante enero y febrero, y así no provocar alteraciones en el tránsito de los vehículos y peatones durante los meses de mayor demanda vial (marzo a diciembre)” [...]</p>	<p>La optimización del proyecto no requiere la construcción del acceso secundario en la caletera de Américo Vespucio, por lo que no habrá intervención de ninguna de las pistas de esta caletera, así como tampoco se implementará el Plan con las Medidas de Seguridad Vial relacionado.</p>
<p>6.1.3 Permiso para efectuar modificaciones de cauce, según se establece en el Artículo 156 del Reglamento del SEIA</p>	<p>Parte, Obra o Acción a la que aplica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras asociadas al Túnel de Conexión Paso Bajo Canal Huechuraba – Cajones de Hormigón. • Acceso Vial Secundario (de emergencias) Caletera Autopista Américo Vespucio. • Obras de Evacuación de Aguas Lluvias 	<p>Parte, Obra o Acción a la que aplica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras asociadas al Túnel de Conexión Paso Bajo Canal Huechuraba – Cajones de Hormigón.

<p>7.1 D.S. N°38/2011 del MMA. Niveles Máximos Permisibles de Ruidos Molestos Generados por Fuentes que indica.</p>	<p>Forma de Cumplimiento [...]Operación</p> <p>Para dar cumplimiento al D.S. 38/2011 MMA en esta fase se debe instalar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un muro medianero en todo el perímetro del recinto, con una altura de 2,5 metros tipo pandereta comercial de hormigón de ancho mínimo 40 mm. • Dos pantallas acústicas con la misma configuración, con longitudes de 40 metros adosada a la cara nor-orientado de cocheras y otra de 6 metros hacia el oriente. Ambas deben tener una altura de 7 metro. Su configuración considera la construcción de un panel acústico comercial de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor, y un remate interior de metal perforado de 0,5 mm de espesor. • Un portón de acceso por la caletera de Américo Vespucio construido en acero de carbono de 2 mm de espesor mínimo, con un largo total de 7,0 metros y una altura mínima de 4,0 metros. Se debe completar ambos costados del portón hasta quedar con un largo total de 13 metros, es decir, desde el límite sur orientado hacia el poniente. 	<p>Forma de Cumplimiento [...]Operación</p> <p>Para dar cumplimiento al D.S. 38/2011 MMA, en esta fase se debe instalar:</p> <p><u>Barrera acústica. Tránsito de trenes y parte de cierre de cochera</u></p> <p>Se propone, en el diseño del proyecto, esta medida como barrera acústica para el tránsito de trenes desde el comienzo de la trinchera hasta su encuentro con el medianero poniente del recinto. Esta barrera acústica tiene una altura mínima de 2 m. Su fabricación puede ser tipo GRAU comercial con estructura de hormigón, con material absorbente acústico interior.</p> <p><u>Panel acústico: pantalla vía de maquinarias y cierre de cochera</u></p> <p>Esta configuración es propuesta como pantalla acústica para las emisiones producidas por el estacionado de trackmobile en la vía exclusiva para esta maquinaria, principalmente en horario nocturno. La pantalla para el estacionado de trackmobile tiene una altura de 4 m por una longitud de 5,5 m. Asimismo, se propone la instalación de este panel como cierre sur de la cochera para el tránsito y estacionado de trenes, y también como parte de cierre orientado de cocheras. Para el cierre sur del galpón de cochera esta configuración debe instalarse desde el piso</p>
---	---	---

al techo y debe abarcar toda la cara del recinto, y para parte del cierre oriente de cocheras debe tener una altura de 3 m y 7 m de ancho. Su configuración considera la construcción en un panel acústico comercial de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor, y un remate interior de metal perforado de 0,5 mm de espesor. La configuración de este panel entrega nivel de atenuación acústico OITC de 21 dB.

Medianero tipo cierre bulldog

Según diseño del proyecto se propone instalar como pantallas acústicas en los deslindes oriente y poniente del recinto, y desde inicio de nave de cocheras al frente hacia medianero poniente, un medianero de hormigón tipo bulldog de 2,4 m de altura con un ancho mínimo de 40 mm. La configuración propuesta predice una atenuación OITC de 38 db.

Apantallamiento acústico absorbente de abaja altura

Debido a las emisiones producidas en las vías, por la llegada y estacionamiento a cocheras de trackmobile y motovia, se propone como parte del diseño del proyecto, la instalación de una pantalla acústica absorbentes de baja altura, de 1 metro, en el cierre oriente de cocheras, con una longitud total de 70 m. La construcción del panel acústico considera un alma de acero de 0,6 mm de espesor más lana

		<p>de roca de 80 mm de espesor por ambas caras del panel.</p> <p>La configuración de este panel entrega nivel de atenuación acústico OITC de 21 dB y un valor mínimo NRC > 0,7.</p> <p>Finalmente, no se materializará la construcción del portón de acero de carbono en la caletera Américo Vespucio, ya que no se construirá el acceso secundario del proyecto.</p>
<p>8.1 Condición o exigencia: Ruido Lugar, forma y oportunidad de implementación</p>	<p>[...] Fase de Operación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberá instalar un muro medianero en todo el perímetro del proyecto, con una altura de 2,5 m del tipo pandereta comercial de hormigón de ancho mínimo de 40 mm. Este muro no deberá presentar fisuras ni vanos, deberá ser totalmente hermético. La ilustración 10 del Anexo 2-2 “Evaluación Acústica” de la DIA indica la ubicación exacta de esta barrera. • Se deberá instalar pantallas acústicas con longitudes de 40 m y adosados a la cara nororiente de cocheras y otra de 6 m hacia el oriente. Ambas deben tener una altura de 7 m. La materialidad deberá ser de paneles acústicos de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor y un remate interior de metal perforado de 0,5 mm de espesor. La ilustración 10 del Anexo 2-2 Evaluación Acústica de la DIA indica la ubicación de las barreras. 	<p>[...] Fase de Operación:</p> <p>Barrera acústica. Tránsito de trenes y parte de cierre de cochera</p> <p>Se propone, en el diseño del proyecto, esta medida como barrera acústica para el tránsito de trenes desde el comienzo de la trinchera hasta su encuentro con el medianero poniente del recinto. Esta barrera acústica tiene una altura mínima de 2 m. Su fabricación puede ser tipo GRAU comercial con estructura de hormigón, con material absorbente acústico interior.</p> <p><u>Panel acústico: pantalla vía de maquinarias y cierre de cochera</u></p> <p>Esta configuración es propuesta como pantalla acústica para las emisiones producidas por el estacionado de trackmobile en la vía exclusiva para esta maquinaria, principalmente en horario nocturno. La pantalla para el estacionado de trackmobile tiene una altura de 4 m por una longitud de 5,5 m. Se propone también la instalación de este panel como cierre sur de la</p>

- Se deberá instalar un portón de acceso por la caletera de Américo Vespucio construido en acero carbono de 2 mm de espesor mínimo, con un largo total de 7 m y una altura de 4 m. Se deberá complementar ambos costados del portón hasta quedar con un largo total de 13 m, desde límite suroriente hacia el poniente. La ilustración 10 del Anexo 2-2 de la DIA indica la ubicación exacta de esta barrera.

Todas las etapas:

Se deberá cumplir en todo momento los límites máximos permitidos por el D.S. N° 38/2011 del MMA, que establece Norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica o el que lo reemplace”

Oportunidad: Durante la fase de construcción y operación del Proyecto.

cochera para el tránsito y estacionado de trenes, y también como parte de cierre oriente de cocheras. Para el cierre sur del galpón de cochera esta configuración debe instalarse desde el piso al techo y debe abarcar toda la cara del recinto, y para parte del cierre oriente de cocheras debe tener una altura de 3 m y 7 m de ancho. Su configuración considera la construcción en un panel acústico comercial de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor, y un remate interior de metal perforado de 0,5 mm de espesor. La configuración de este panel entrega nivel de atenuación acústica OITC de 21 dB.

Medianero tipo cierre bulldog

Según diseño del proyecto se propone instalar como pantallas acústicas en los deslindes oriente y poniente del recinto, y desde el inicio de nave de cocheras al frente hacia medianero poniente, un medianero de hormigón tipo bulldog de 2,4 m de altura con un ancho mínimo de 40 mm. Esta configuración propuesta predice una atenuación OITC de 38 dB.

Apantallamiento acústico absorbente de baja altura Debido principalmente a las emisiones producidas en las vías, por la llegada y estacionamiento a cocheras de trackmobile y motovia, se propone como parte del diseño del proyecto, la instalación de una pantalla acústica absorbentes de baja altura, 1 metro, en el cierre oriente de cocheras, con una longitud total de 70 m. La construcción del panel

		<p>acústico considera un alma de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor por ambas caras del panel. La configuración de este panel entrega nivel de atenuación acústico OITC de 21 dB y un valor mínimo NRC > 0,7. Finalmente, no se materializará la construcción del portón de acero de carbono en la caleterera Américo Vespucio, ya que no se construirá el acceso secundario del proyecto.</p>
<p>8.3 Condición o exigencia: Recurso Hídrico</p>	<p>De acuerdo a lo señalado por la Dirección de Obras Hidráulicas, mediante el oficio ORD. N° 1238 de fecha 7 de noviembre del 2017:</p> <p><i>“Por estar comprometidas medidas y obras relacionadas con el Colector Primario Canal Huechuraba, entre las cuales se cuenta; un Cruce Subterráneo de túnel bajo canal, descarga de aguas lluvias y puente de acceso, se solicita a la comisión de Evaluación, establecer la condición de obtener la aprobación Sectorial previa de los proyectos respectivos por parte de la Dirección de Obras Hidráulicas, basado esto en las competencias institucionales de administración de la Red primaria de evacuación y drenaje de aguas lluvias, según Ley N° 19.525”.</i></p> <p>De acuerdo a lo señalado por la Dirección Regional de Aguas, mediante el oficio ORD. N° 1641 de fecha 13 de noviembre de 2017:</p> <p>[...]</p> <p><i>“6. Que, según declara el titular en Adenda 1, la solución de aguas lluvias propuesta, considera su</i></p>	<p>El Proyecto contempla un único acceso, por calle José Joaquín Aguirre Luco. Debido a lo anterior, el puente contemplado para el cruce del Canal Huechuraba ya no será construido. Por su parte, la obra que permitiría descargar las aguas lluvias provenientes del techo de las cocheras (0,8 ha) no se construirá, por lo que no se considera la descarga de las aguas lluvias hacia el canal Huechuraba. Esta obra será reemplazada por una zona provista con zanjas de infiltración, por lo cual no se producirá intervención sobre el Canal Huechuraba. Cabe señalar que, el cruce subterráneo de túnel bajo canal se mantiene de acuerdo a lo aprobado ambientalmente en RCA N° 077/2018.</p>

	<p><i>infiltración y una parte (techo de las cocheras 0,8 ha) será conducida hacia el Canal Huechuraba, cuyas obras están contenidas en el PAS del Art. 156.</i></p> <p><i>7. Que, el titular compromete las actividades de mantención del sistema de aguas lluvias contenidos en la Respuesta 1.22 e) de la Adenda 1.”</i></p>	
--	---	--

2.1. Descripción detallada de cambios propuestos

- El proyecto que se somete a consulta, tiene por objetivo llevar a cabo una optimización en las medidas de manejo de aguas lluvias y de las medidas de control para las emisiones acústicas, así como también no construir el acceso secundario al proyecto.
- Para la construcción del acceso secundario, se consideró la habilitación de una instalación de faenas de 5,5 m x 26 m de largo, en la caletera, durante el plazo de 2 meses. Para ello se contaría con el debido plan de señalización, de manera tal que dicho desvío no obstruyera ni restringiera la libre circulación, conectividad y no hubiera un aumento en los tiempos de desplazamiento de las personas. Producto de la optimización del Proyecto, no se materializará la construcción de este acceso y como consecuencia, también de la instalación de faenas que se ubicaría en la caletera de la Autopista Vespucio Norte Express. De esta manera, el proyecto ya no utilizará la caletera de la Autopista, así como tampoco intervendrá una pista durante la fase de construcción.
- Asimismo, no se realizará la construcción de la obra considerada para la descarga de aguas lluvias (coordenadas UTM 346.033 mE; 6.305.718 mN), proveniente del techo de las cocheras (de 0,8 ha), ya que de acuerdo a los antecedentes provistos en el Anexo 4 de la presente consulta de pertinencia, a través de la construcción de tres zanjas de infiltración adicionales a las ya aprobadas, es posible manejar las aguas lluvias provenientes del techo de las cocheras.
- Respecto de las medidas de control de ruido, éstas serán optimizadas, tanto para la fase de construcción como de operación, asegurando el cumplimiento normativo (D.S. N° 38/2011) en los 23 receptores existentes, evaluados en el proyecto original, según se demuestra en las secciones 6.1 y 6.2 del Anexo 3 de consulta, individualizada en el visto 2.

2.2. Fase de construcción

- Acceso secundario e Instalación de Faenas:

Parte de las obras de optimización del proyecto Cocheras Vespucio Norte Línea 2, considera no materializar la construcción de este acceso secundario. De esta manera, se reduce la superficie de intervención del proyecto original, tanto para las obras temporales (la instalación de faenas en la caletera ya no será implementada) como para las obras definitivas (acceso secundario). De esta manera, el proyecto optimizado solo considera la extensión del cierre perimetral (reja) del polígono del proyecto hasta el cierre medianero existente. (figura 3 de consulta de pertinencia individualizada en visto 2 de la presente Resolución).

- Obra de descarga de agua lluvia:

Tal como se ha descrito anteriormente, dentro de las actividades de optimización del proyecto, se incluye el no realizar descargas de aguas lluvias en el Canal Huechuraba, reemplazándose esta medida por tres zanjas de infiltración adicionales a las cinco ya

aprobadas ambientalmente en la RCA N° 077/2018. Por lo tanto, se contaría con un total de ocho zanjas de infiltración.

De acuerdo a lo descrito en el Anexo 4 “Estudio de infiltración de aguas lluvias” de la Consulta de Pertinencia, el área del Proyecto, cuenta con la capacidad para infiltrar el caudal de aguas lluvias provenientes del techo de las cocheras, por lo que sólo se utilizará la conducción mediante canaletas hacia el área de infiltración. De esta manera, el caudal será direccionado hacia el área de infiltración mencionada, que integrará un sistema de colectores diseñado de 8 redes independientes (con un periodo de retorno de 10 años), las que descargan cada una en una zanja de infiltración distinta, es decir, se diseñará un total de 8 zanjas de infiltración.

➤ Medidas de control de ruido:

Para la fase de construcción, se reemplazará la medida de pantalla acústica perimetral descrita en la sección 5.5.1 del Anexo 2-2 de la DIA, que proponía la instalación de una barrera perimetral con una altura mínima de 2,5 metros, que debe ser instalada en la totalidad del perímetro del recinto, con una configuración que consiste en una placa contra enchapada de OSB con un espesor mínimo de 18mm y una densidad superficial igual o mayor a 11,9 kg/m². Para el material absorbente interior se propone un revestimiento de 50 mm de material absorbente sonoro con una densidad igual o mayor a 14 kg/m³, que predice una atenuación OITC de 24.

La modificación que se somete a consulta considera el ajuste de esta medida por la construcción de pantallas acústicas locales a todas las fuentes de ruido que operen y no hayan sido insonorizadas previamente. Estas pantallas serán móviles y estarán instaladas antes de la operación de la fuente de ruido. La cara interior tendrá un revestimiento de material absorbente, para minimizar reflexiones de ruido provenientes de la propia fuente. Se propone una configuración de placa contra enchapada de madera OSB con un espesor mínimo de 15,0 mm y una densidad superficial igual o mayor a 9,9 kg/m². Para el material absorbente interior se propone un revestimiento de lana de vidrio de 50 mm con una densidad igual o mayor a 22 kg/m³. Las uniones entre placas podrán ser fijas o móviles, procurando que dichas uniones queden bien selladas. Esta configuración propuesta predice un aislamiento sonoro de material OITC de 23.

Las dimensiones de las pantallas propuestas consideran módulos de un largo mínimo de 2,44 m por una altura mínima de 2,44 m. Estos módulos pueden ser unidos en 2 para formar pantallas tipo “L” o más número y abarcar fuentes más grandes que consideren emisiones a dos receptores simultáneos. Las uniones entre si deben ser herméticas con el fin de evitar fugas acústicas.

Las fuentes de ruido de grandes alturas, por ejemplo, camiones mixer y grúa considerarán una altura adicional de 1,5 m por sobre su altura máxima.

2.2.1. Principales emisiones, efluentes y residuos del proyecto en fase de construcción

Respecto a emisiones atmosféricas y de acuerdo a lo señalado por el Proponente, si bien el proyecto construirá tres nuevas zanjas de infiltración, el volumen de tierra a excavar no superará los 100 m³, lo que equivale a al 0,4% del volumen total de movimiento de tierra del proyecto original (según tabla 6-1 del Anexo 1-5 de la DIA original).

En relación al ruido según lo presentado por el Proponente en el Informe complementario de respuesta individualizado en el visto 4, se modelaron 11 escenarios considerando la optimización del proyecto se sobrepasa el límite normativo definido en el D.S. N° 38/2011, el que señala un valor máximo de 60 dBA en horario diurno y 45 dBA para horario nocturno para los receptores ubicados en la Zona II (receptores 18 al 23) y de 65 dBA en horario diurno y 50 dBA en horario nocturno para los receptores ubicados en Zona III (receptores 1 al 17).

En la tabla siguiente, se presentan los resultados:

Tabla 2: Valores de NPC Por escenarios modelados en Zona III

Escenario modelado	NPC dBA	RCA 77/2018	CP	Cumplimiento D:S 38/2011	RCA 77/2018	CP	Cumplimiento D:S 38/2011
		NPC (dBA) Diurno	NPC (dBA) Diurno		NPC (dBA) Nocturno	NPC (dBA) Nocturno	
Escenario 1 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	53,6	52,8	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	61,3	60,5	Cumple	NA	NA	NA
Escenario 2 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	54,7	52,9	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	63,9	60,7	Cumple	NA	NA	NA
Escenario 3 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	49,6	48,6	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	56,9	60,4	Cumple	NA	NA	NA
Escenario 4 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Escenario 5 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Escenario 6 y 7 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	41,7	39,1	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	51,8	46,5	Cumple	NA	NA	NA
Escenario 8 y 9 Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	48,7	46,1	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	61,9	55,0	Cumple	NA	NA	NA
Escenario 10 y 11 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	45,2	42,5	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	55,3	50,0	Cumple	NA	NA	NA

Fuente: Tabla 2 de antecedentes complementarios a la consulta de pertinencia, indicada en vistos N°4

Tabla 3: Valores de NPC Por escenarios modelados en Zona II

Escenario modelado	NPC dBA	RCA 77/2018	CP	Cumplimiento D:S 38/2011	RCA 77/2018	CP	Cumplimiento D:S 38/2011
		NPC (dBA) Diurno	NPC (dBA) Diurno		NPC (dBA) Nocturno	NPC (dBA) Nocturno	
Escenario 1 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	51,0	51,5	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	53,3	54,0	Cumple	NA	NA	NA
Escenario 2 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	51,2	50,2	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	54,0	52,1	Cumple	NA	NA	NA
Escenario 3 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	50,0	47,5	Cumple	NA	NA	NA
	NPC (dBA) máximo	52,7	52,7	Cumple	NA	NA	NA
Escenario 4 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	NA	NA	NA	38,1	37,8	Cumple
	NPC (dBA) máximo	NA	NA	NA	42,0	42,1	Cumple
Escenario 5 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	NA	NA	NA	38,2	28,0	Cumple
	NPC (dBA) máximo	NA	NA	NA	40,4	30,2	Cumple
Escenario 6 y 7 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	39,7	38	Cumple	35,3	32,1	Cumple
	NPC (dBA) máximo	40,8	40,1	Cumple	37,2	35,9	Cumple
Escenario 8 y 9 Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	43,1	42,8	Cumple	42,8	41,6	Cumple
	NPC (dBA) máximo	45,0	45,6	Cumple	45,0	44,7	Cumple
Escenario 10 y 11 – Fase de construcción	NPC (dBA) promedio	43,1	39,4	Cumple	36,7	36,4	Cumple
	NPC (dBA) máximo	45,0	42,1	Cumple	38,8	38,8	Cumple

Fuente: Tabla 3 de antecedentes complementarios a la consulta de pertinencia, indicado en vistos N°4

2.3. Fase de operación

2.3.1. Principales emisiones del proyecto en fase de operación

Las emisiones atmosféricas para el presente proyecto no cambian respecto de las aprobadas por RCA N°077/2018, puesto que la optimización para la fase de operación solo guarda relación con las medidas de control acústico.

Para la fase de operación, se reemplazarán las medidas del muro medianero perimetral, pantallas acústicas (vía de maquinarias) y portón de acceso al recinto, por las siguientes obras:

Barrera acústica. Tránsito de trenes y parte de cierre de cochera.

Se propone esta medida como barrera acústica para el tránsito de trenes desde el comienzo de trinchera hasta su encuentro con el medianero poniente del recinto. Esta barrera acústica tendrá una altura mínima de 2 metros y su fabricación puede ser tipo GRAU comercial con estructura de hormigón, con material absorbente acústico interior, según indica la siguiente ficha técnica.

Panel acústico: pantalla vía de maquinarias y cierre cochera.

Esta configuración es propuesta para las emisiones producidas por el estacionado de trackmobile en la vía exclusiva para esta maquinaria, principalmente en horario nocturno.

La pantalla para el estacionado de trackmobile tendrá una altura de 4 metros por una longitud de 5,5 metros.

Esta medida también será construida como cierre sur de la cochera para el tránsito y estacionado de trenes, y también como parte de cierre oriente de cocheras.

Medianero tipo cierre bulldog.

Corresponde a la instalación de pantallas acústicas en los deslindes oriente y poniente del recinto, y desde inicio de nave de cocheras al frente hacia medianero poniente, un medianero de hormigón tipo bulldog de 2,4 m de altura con un ancho mínimo de 40 mm. Con esta configuración se predice una atenuación OITC de 38 dB.

Apantallamiento acústico absorbente de baja altura

Debido principalmente a las emisiones producidas en las vías, por la llegada y estacionamiento a cocheras de trackmobile y motovia, se instalará una pantalla acústica absorbente de baja altura, 1 metro, en el cierre oriente de cocheras, con una longitud total de 70 metros. La construcción del panel acústico considera un alma de acero de 0,6 mm de espesor más lana de roca de 80 mm de espesor por ambas caras del panel.

2.4. Localización

El Proyecto se emplazará en la comuna de Huechuraba, provincia de Santiago, Región Metropolitana de Santiago. Sus coordenadas UTM son las siguientes:

Tabla N°4 Coordenadas UTM del proyecto

Obras, partes y/o acciones	Coordenadas UTM	
	Este	Norte
Puente sobre Canal de Huechuraba	346.159	6.305.718
Obra de descarga Canal de Huechuraba	346.033	6.305.718
Barrera acústica. Tránsito de trenes	346.180	6.306.000
Panel acústico*	346.153	6.305.763
Medianero tipo cierre bulldog*	346.224	6.305.840
Apantallamiento acústico absorbente*	346.147	6.305.795

Fuente: Tabla N°3 consulta de pertinencia singularizada en vistos N° 2
*Ubicación referencial de las medidas de control acústico

- 3.- Que, la Ley N° 19.300 indica en su artículo 8° que “Los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse **previa evaluación de su impacto ambiental**, de acuerdo a lo establecido en la presente ley” (énfasis agregado). Dicho artículo 10 ya citado señala un listado de “*proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental*”, los cuales son especificados a su vez, en el artículo 3° del RSEIA.
- 4.- Que, para efectos de despejar si el proyecto “Optimización Proyecto cocheras Vespucio Norte Línea 2” debe ingresar obligatoriamente al SEIA, se ha tenido a la vista que las propuestas de cambios planteadas por el Proponente, no cumplen con lo señalado en las tipologías del artículo 3° del RSEIA.
- 5.- Que, por otra parte, el artículo 2° letra g) del RSEIA define “*modificación de proyecto o actividad*” como la “*Realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad, de modo tal que éste sufra cambios de consideración*”. Al respecto, de acuerdo a lo indicado en el Anexo I “*Criterios para decidir sobre la pertinencia de someter al SEIA la introducción de cambios a un proyecto o actividad*”, anexo al Oficio Ord. N° 131.456, de fecha 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que imparte instrucciones sobre Consultas de Pertinencia de Ingreso de Proyectos o Actividades al SEIA, para poder establecer la pertinencia de ingreso de una modificación de proyecto o actividad al SEIA, es necesario determinar si las obras, acciones o medidas a ser incorporadas, suponen un cambio de consideración a dicho proyecto, conforme a lo señalado en el artículo 2° letra g) del RSEIA, lo cual se debe realizar en base a los siguientes criterios:
- (i) Si las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del presente RSEIA;
 - (ii) Para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad de manera posterior a la entrada en vigencia de dicho sistema que no han sido calificados ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del RSEIA.

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 intervenir o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del presente Reglamento;
 - (iii) Si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad; o
 - (iv) Si las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente, se ven modificadas sustantivamente.
- 6.- Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, es posible concluir **que el Proyecto no constituye un cambio de consideración en los términos definidos por el artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA**, en atención a los siguientes argumentos:

- (i) Respecto al criterio de si las obras, acciones o medidas que pretenden intervenir o complementar el proyecto o actividad, por sí solas, se encuentran listadas en el artículo 3° del RSEIA, es posible señalar que las modificaciones señaladas en el considerando 1, no constituyen por sí solas un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del Reglamento del SEIA.
- (ii) Para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad de manera posterior a la entrada en vigencia de dicho sistema que no han sido calificados ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del RSEIA.

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;

El proyecto “Optimización Proyecto cocheras Vespucio Norte Línea 2” calificado favorablemente mediante RCA N°077/2018, y la suma de las partes, obras y acciones que lo modifican, no constituyen un proyecto o actividad del artículo 3° del RSEIA.

- (iii) Si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad;

Al respecto, es posible señalar que la modificación propuesta que consiste en:

- No materialización de la construcción del acceso secundario sobre el canal Huechuraba y su instalación de faenas.
- Eliminación de la descarga de aguas lluvias al Canal Huechuraba, adicionando 3 zanjas de infiltración.
- Optimización de las acciones de control de ruido durante las fases de construcción y operación.

En relación a la no materialización del acceso secundario en el canal Huechuraba, disminuirá la superficie de intervención en 114,4 m², debido a la no construcción del acceso secundario en la caletera de la autopista Américo Vespucio Norte Express. De esta manera, el proyecto no incluirá flujo vehicular para la caletera de Américo Vespucio norte, aminorando el nivel de intervención en esta vía, en consecuencia, disminuyendo la afectación de los tiempos de desplazamiento y obstrucción del libre tránsito.

En lo que respecta a la eliminación de la descarga de aguas lluvias al canal Huechuraba, implica que el manejo de las aguas lluvias del techo de las cocheras será realizado a través de tres nuevas zanjas de infiltración adicionales a las aprobadas ambientalmente. Cabe señalar que, la construcción de las zanjas adicionales se traducirá en un movimiento de tierra de 100 m³ como máximo, lo que equivale al 0,4% del volumen de tierra total del proyecto, por lo que no se registrará un incremento sustantivo en las emisiones de material particulado durante la fase de construcción, el que además será compensado en parte por el desistimiento de la construcción del acceso secundario.

La optimización de las medidas de control de ruido propuestas en la RCA N°077/2018, tanto para la fase de construcción como de operación, asegura el cumplimiento normativo en los 23 receptores del área de influencia (mismos receptores evaluados para la DIA del proyecto original), para cada uno de los escenarios modelados. De acuerdo a los antecedentes presentados por el titular, y que se presentan en las tablas 2

y 3 de la presente Resolución. En la misma, el proponente señala que las medidas de control de ruido, no generará un incremento en los niveles de NPC sobre cada uno de los receptores (los que en su mayoría se disminuyen o se mantienen con respecto a la situación aprobada ambientalmente en la RCA 77/2018), dando cumplimiento a los límites normativos (diurnos y nocturnos) para las Zonas II y III identificadas en el área de influencia del proyecto.

Considerando todos los antecedentes precedentemente expuestos, es posible concluir que las obras y acciones del Proyecto en consulta no modificarán sustantivamente la extensión, magnitud o duración de ninguno de los impactos ambientales evaluados en el capítulo 2 de la DIA del proyecto original, y que fueron aprobados en la RCA N°077/2018.

- (iv) Si las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente, se ven modificadas sustantivamente. Este criterio no es aplicable a la presente pertinencia, puesto que el proyecto evaluado que cuenta con RCA, fue evaluado mediante una DIA.
- 7.- Que, atendido todo lo aquí expuesto, es posible concluir que el Proyecto “Optimización Proyecto Cocheras Vespucio Norte Línea 2” no corresponde a un cambio de consideración en los términos definidos en el artículo 2° letra g) del RSEIA, por lo tanto, el Proyecto no requiere someterse obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución.
- 8.- Que, en atención a lo anterior,

RESUELVO:

- 1.- **Que, el Proyecto “Optimización Proyecto Cocheras Vespucio Norte Línea 2”, no requiere ingresar obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución,** en consideración a los antecedentes aportados por el Proponente y lo expuesto en los considerandos de la presente Resolución.
- 2.- Este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el señor Rubén Alvarado Vigar, en representación de Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad y en ningún caso los exime del cumplimiento de la normativa ambiental aplicable al Proyecto, ni de la solicitud y obtención de las autorizaciones sectoriales necesarias para su ejecución. Cabe señalar, además, que el presente pronunciamiento no obsta al ejercicio por parte de la Superintendencia del Medio Ambiente de su facultad de requerir el ingreso del Proyecto al SEIA en su caso, conforme a lo establecido en su Ley Orgánica si así correspondiera.
- 3.- **Se hace presente que el presente acto no es susceptible de modificar, aclarar, restringir o ampliar la RCA relacionada con el proyecto o actividad original, ni tampoco tiene el mérito de resolver la evaluación ambiental de una modificación al mismo, sino tan sólo determina que los cambios a que se refiere la consulta no deben ser sometidas necesariamente a evaluación de impacto ambiental, por no ser de consideración.**
- 4.- En contra de la presente resolución, podrán deducirse los recursos de reposición y jerárquico, dentro del plazo de cinco días contados desde la notificación del presente acto administrativo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley N° 19.880. Lo anterior, sin perjuicio de los recursos, acciones o derechos que se pueden hacer valer ante las autoridades correspondientes, y de las demás formas de revisión de los actos administrativos que procedan.



- 5.- Además, la validez del presente pronunciamiento queda supeditada a la mantención de las condiciones de la modificación sometido a consulta, debiendo cualquier alteración ser consultada a este Servicio.
- 6.- En otro ámbito, le informo que, de acuerdo al artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, los Proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al SEIA. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al Proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al sistema.
- 7.- Para terminar, le recordamos que, conforme al artículo 52 de la Ley N° 19.300, el incumplimiento de la normativa ambiental constituye una presunción de responsabilidad del autor del daño ambiental.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE POR CARTA CERTIFICADA AL PROponente Y ARCHÍVESE.



**ANDELKA POLIANA VRSALOVIC
DIRECTORA REGIONAL
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO**

KOV/NVU/MZP

Distribución:

- Señor Rubén Alvarado Vigar, en representación de Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., Av. Libertador Bernardo O'Higgins 1414, Santiago

C.c.

- Superintendencia del Medio Ambiente, SMA.
- Expediente 164-P-18.
- Oficina de Partes.
- Archivo, SEA ID Gdoc N° 24410/18.

