



RESOLUCIÓN EXENTA N°138/2019

MAT: Resuelve pertinencia de ingreso al SEIA proyecto denominado “*Reposición del Puente Ferroviario Chagres*”, solicitada por el Sr. Patricio Pérez Gómez, en representación de Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Talca, 14 de noviembre de 2019.

VISTOS:

1. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, publicada en el Diario Oficial el 9 de marzo de 1994 modificada por la Ley 20.417; el D.S. N° 40 de 30 de octubre de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el nuevo Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, publicado en el Diario Oficial el 12 de agosto de 2013 y sus modificaciones; en el D.F.L. N° 1/19.653, de 2000, del MINSEGPRES, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en la Resolución afecta N° 62 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, de fecha 02 de febrero de 2015, que nombra a don René Alejandro Christen Fernández como Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental, Región del Maule; en el D.S. N°53 de fecha 15 de noviembre de 2015 del MINSEGPRES, que Declara Zona Saturada por Material Particulado Fino Respirable Mp2,5, como Concentración de 24 Horas, al Valle Central de la Provincia de Curicó; y en la Resolución N° 7 de 2019, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.
2. El Oficio Ordinario N° 131456 de fecha 12 de septiembre de 2013, del Director Ejecutivo del SEA, que imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso de proyectos o actividades al SEIA.
3. La presentación de fecha 09 de octubre de 2019, por medio de la cual el Sr. Patricio Pérez Gómez, en representación de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, solicitó pronunciamiento sobre la pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto denominado “*Reposición del Puente Ferroviario Chagres*”.

CONSIDERANDO:

1. Que, mediante carta citada en el punto 3 de los vistos, el proponente “Empresa de los Ferrocarriles del Estado”, a través de su representante legal Sr. Patricio Pérez Gómez, solicitó pronunciamiento sobre la pertinencia de ingreso a SEIA del proyecto denominado “*Reposición del Puente Ferroviario Chagres*”.
2. Que, de acuerdo a lo informado en la consulta de pertinencia, el Puente Ferroviario Chagres fue construido a principios de 1930 y, por la antigüedad de esta vía, no cuenta con una Resolución de Calificación Ambiental (RCA). El puente original consideró un tablero de hormigón armado, continuo, de 30,60 metros (m) de longitud, el cual se encuentra apoyado sobre estribos de hormigón armado y, dos cepas de la misma materialidad, las cuales se encuentran fundadas mediante estructuras de mampostería.
3. Que, según lo informado por el proponente, el proyecto “*Reposición del Puente Ferroviario Chagres, consiste en el reemplazo de la estructura existente por una nueva estructura de tablero con mayor ancho, ubicada en la misma posición manteniendo el funcionamiento de este tramo...*”.
4. Que, por otro lado, de acuerdo a lo informado en la consulta de pertinencia, el proyecto consiste en reemplazar completamente los 30,6 metros del puente actual y disminuir dicha longitud a 15 metros, de acuerdo a lo que permite el estudio hidráulico, completando los 15,6 metros restantes mediante muros TEM (tierra estabilizada mecánicamente) en sus accesos. Para lo cual se dividen las obras en:
 - Superestructura.
Correspondiente a la parte superior del puente por donde pasa el tren. Con el proyecto, la nueva Superestructura estará compuesta por un tablero de hormigón de 20 cm de espesor y losa, más vigas de acero de 15 metros de largo para contener el balasto tanto horizontal como vertical del tramo de la vía que se modificará. Esta se apoyará sobre neoprenos anclados a una mesa de apoyo. A su vez estas mesas de apoyo, se apoyarán sobre 3 cepas compuestas por sus respectivas pilas y pilotes pre-excavados para su apoyo y estabilidad.

- **Infraestructura.**

Correspondiente a los pilares de fundación del puente, el proyecto contempla la instalación de estribos de hormigón armado tipo pila pilote en sus extremos. Los cuáles serán contenidos mediante muros de tierra estabilizada mecánicamente. Previa a la instalación de la infraestructura definitiva, se proyecta realizar un relleno controlado por delante de los estribos existentes (que serán removidos) y contener, mediante la construcción de muros TEM, lo que se desprenda de modo de evitar que material sea transportado por el cauce de la Quebrada.

4.1. Construcción Primera Fase Puente Chagres

Para la construcción de la nueva estructura, ésta se proyecta en 2 fases, la primera, que albergará el desvío provisorio, mientras se construye la segunda fase, que completará la sección total del puente. Para la primera fase, luego de generar la plataforma necesaria de accesos mediante muros TEM, se dispondrá la maquinaria y equipos para pilotes, en un área adyacente al puente existente, donde se ubicará en posición el primer pilote el que se ha trazado en terreno, de acuerdo a sus ejes longitudinal y transversal de acuerdo a los planos del proyecto. Luego, continuará al segundo pilote y así hasta ejecutar la totalidad en cada estribo en primera fase. Una vez finalizado la construcción de pilotes se procederá a la instalación del desvío provisorio a la ejecución del cabezal de amarre, para ello se instalarán los moldajes y en seguida se procederá con la enfierradura y finalmente hormigonar hasta la cota de apoyo de vigas. Posteriormente se colocarán las placas de apoyo, las placas laterales para apoyar la superestructura. Una vez instalada la superestructura se debe proceder a instalar el desvío provisorio tanto en los accesos, como sobre el puente, los cuales tendrán las mismas características de la vía a la que sirven. Las actividades de la construcción de la fase 1 de construcción son las siguientes:

- Trazado;
- Ejecución pilotes;
- Ejecución de columnas de elevaciones y cabezal de amarre;
- Montaje de vigas;
- Ejecución losa;
- Montaje de vías (apoyos y topes, anclajes);
- Juntas de dilatación;
- Impermeabilización de tablero;
- Relleno estructural estribos;
- Colocación de balasto;
- Colocación durmientes;
- Colocación de rieles

4.2 Desarme y retiro de puente existente

El desarme de los rieles y estructura de soporte de la superestructura se iniciará una vez construida la fase 1 del nuevo puente habilitada para dar continuidad a la operación ferroviaria en el tramo, se procederá a efectuar la demolición de la infraestructura, tanto estribos como cepas existentes hasta sus fundaciones. Las obras del desarme y/o demolición del puente existente deben permitir la construcción de los elementos del puente nuevo, y en general, incluir como actividades el limpiar el cauce y permitir un libre escurrimiento de las aguas. El puente deberá ser desarmado en su totalidad, tomando precauciones para evitar dañar innecesariamente sus elementos. Todo el material utilizable deberá ser trasladado hasta el lugar de bodegas de EFE más cercana, mientras que los escombros y residuos que se generen deben ser acopiados de acuerdo a lo indicado por la normativa ambiental aplicable y vigente en sector definido para ello por tipo de residuo, retirados, transportados y se les dará la disposición final en lugar autorizado que corresponda. Las estructuras de hormigón deberán ser totalmente demolidas, salvo aquellos elementos que, por expresa indicación de los planos del proyecto, deban conservarse por formar parte del nuevo proyecto. Las estructuras existentes deberán demolerse hasta una cota tal que se permita el libre escurrimiento de las aguas. Una vez ejecutada la demolición del hormigón, se procederá a cortar el acero con esmeril angular, oxicorte y/o demolición de sectores de empalme de la enfierradura para cortar las uniones (alambre) y desgarrar mediante unión de la malla a la máquina. Una vez liberada el área se procederá al desmontaje de la viga la que podrá realizarse con grúas debiendo cortar los anclajes previamente, podrá retirarse toda la unidad de vigas de una sola vez. Luego se procederá con la demolición de los estribos con medios mecánicos y/o explosivos controlados. Se contempla demoler hasta eliminar todas las fundaciones y dejar despejado el fondo del lecho de cauce para no obstaculizar las nuevas fundaciones. Las actividades del desarme y retiro son las siguientes:

- Desarme superestructura;
- Retiro de rieles;
- Retiro de durmientes;
- Desarme de superestructura;
- Desarme infraestructura.

4.3 Construcción muros de tierra estabilizada mecánicamente (TEM)

De forma previa a la construcción del nuevo puente, se procederá a la construcción del muro TEM de acuerdo con lo establecido en el Proyecto. El sistema de muros TEM debe consistir en obras realizadas en base a familias de armaduras de refuerzo para el suelo (metálicas o poliméricas) intercaladas entre capas de relleno granular seleccionado. Las armaduras se disponen horizontalmente, generalmente perpendiculares a las placas o dovelas, formadas por elementos prefabricados o construidos en sitio, unidos entre sí de forma no rígida, que constituyen los parámetros exteriores de las obras de sustentación. El relleno se irá compactando por capas a medida que se montan las placas. Las capas de relleno tendrán el espesor adecuado

para alcanzar la compactación exigida y a la vez, para que su parte superior coincida con cada nivel del arranque. Con placas de hormigón, la altura usual entre enganches es de 75 cm por lo que se podrá compactar el relleno en capas de 37,5 cm, colocándose armaduras cada dos capas de relleno. Esto dependerá del tamaño máximo del material, del equipo compactador y de las especificaciones técnicas de la obra. Las actividades de la construcción del muro TEM son las siguientes:

- Despeje y adecuación superficie;
- Fundación solerillas;
- Instalación de las solerillas prefabricadas;
- Ejecución de rellenos; - Colocación de placas modulares y anclajes.

4.4 Construcción Segunda Fase nuevo puente Chagres

Una vez liberada el área del puente existente, que corresponde al eje y faja actualmente en servicio, se dispondrá la maquinaria y equipos para pilotes, y podrá ubicarse en la posición del primer pilote el que se ha trazado en terreno de acuerdo a sus ejes longitudinal y transversal de acuerdo a los planos del proyecto. Luego continuará al segundo pilote y así hasta ejecutar la totalidad en cada estribo. Una vez finalizado la construcción de pilotes se procederá a la ejecución del cabezal de amarre, para ello se instalarán los moldajes y en seguida se procederá con la enfierradura y finalmente hormigonar hasta la cota de apoyo de vigas. Posteriormente se colocarán las placas de apoyo, las placas laterales para apoyar la superestructura. Una vez finalizados los trabajos de la infraestructura se deberá proceder al despeje del cauce y debe comprender todas las áreas intervenidas por los trabajos para restituir el cauce a su condición original con libre escurrimiento de las aguas del río Chagres.

Una vez instalada la superestructura se debe proceder a la reposición de la vía férrea, la cual, corresponde a una vía "Clase B", trocha de 1676 mm de ancho, los durmientes son de 200 mm x 254 mm de escuadría y un largo mínimo de 3.0 m, estos irán separados a 400 mm medidos entre ejes de durmientes, los rieles serán perfiles "X" de dureza estándar R260. La vía será soldada con juntas de dilatación cada 60 m. Deberán incluirse guardarrieles, los cuales serán fijados a los durmientes y tendrán una altura similar a la del riel de la vía. Las actividades de la fase 2 de construcción son las siguientes:

- Trazado;
- Ejecución pilotes;
- Ejecución de columnas de elevaciones y cabezal de amarre;
- Montaje de vigas;
- Ejecución losa;
- Montaje de vías (apoyos y topes, anclajes);
- Juntas de dilatación;
- Impermeabilización de tablero;
- Relleno estructural estribos;
- Colocación de balasto;
- Colocación durmientes;
- Colocación de rieles;
- Prueba de carga.

5. Que, de acuerdo a lo informado en la consulta de pertinencia, el puente Chagres, se encuentra ubicado aproximadamente en el Km 217,600 de la línea central sur, entre las estaciones de Molina y Talca, sub-tramo Alameda – Talca. Comuna de Río Claro, Provincia de Talca, Región del Maule.
6. Que, la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, establece en su artículo 8° que los proyectos o actividades indicadas en el artículo 10 de este cuerpo normativo, sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, cuestión pormenorizada en el artículo 3° del D.S. 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
7. Que, a mayor abundamiento, el artículo 2 literal g) del D.S. N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del SEIA, define el concepto "modificación de proyecto o actividad" como "*realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad, de modo tal que éste sufra cambios de consideración. Se entenderá que un proyecto o actividad sufre cambios de consideración cuando:*

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 calificados ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente Reglamento".

8. Que, para efectos de despejar en la especie si el proyecto "*Reposición del Puente Ferroviario Chagres*" debe ingresar obligatoriamente al SEIA, se ha analizado la tipología del Artículo N°3, literal p) del D.S. N°40/2012, Reglamento del SEIA, esto es, "*Ejecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuarios de la naturaleza, parques marinos, reservas marinas o en cualesquiera otras áreas colocadas bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita*".
9. Que, el Punto N°2, del Anexo N°1 "*Criterios para decidir sobre la pertinencia de someter al sistema de evaluación de impacto ambiental la introducción de cambios a un proyecto o actividad*", anexo parte del ORD. 131456 de 2012 el cual imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso de proyectos o actividades al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, señala:

“...Desde la perspectiva contraria, debe entenderse que los proyectos y actividades no sufren cambios de consideración cuando las obras, acciones o medidas tendientes a intervenirlos o complementarlos no implican una alteración en las características propias del proyecto o actividad. Es decir, cuando la intervención o complementación del proyecto se refiere a obras de mantención o conservación, reparación o rectificación, reconstitución, reposición, o renovación...”.

En tal sentido, debe entenderse:

- Una obra de mantención o conservación de un proyecto o actividad es una intervención que tiene por efecto prevenir el deterioro de algunos de sus elementos,
- Una obra de reparación o rectificación de un proyecto o actividad es una intervención que tiene por efecto arreglar, enmendar, corregir o remediar uno o más de sus elementos que se encuentren rotos o estropeados, o que no funcionen tal como en su primer estado,
- Una obra de reconstitución de un proyecto o actividad es una intervención que tiene por efecto volver a constituir o rehacer uno o más de sus elementos, y
- Una obra de renovación de un proyecto o actividad es una intervención que tiene por efecto hacer como nuevo o volver a su primer estado uno o más de sus elementos.

10. 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 RSEIA, en atención a que la actividad propuesta consiste en una obra de renovación, según lo indicado en el considerando 9 de la presente Resolución Exenta, por lo cual no se puede considerar un cambio de consideración, desde este punto de vista. Asimismo, de acuerdo a los antecedentes proporcionados a través de consulta de pertinencia de ingreso al SEIA, y conforme a lo establecido en el D.S. 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, que establece el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, podemos concluir que la ejecución del proyecto “Reposición del Puente Ferroviario Chagres”, no constituye una actividad o proyecto listado en el Art. 3°, pues al analizar el literal p), el proyecto no se ejecutará en un área colocada bajo protección oficial para efectos del SEIA, según lo establecido en el ORD. N° 130.844/13 de la Dirección Ejecutiva de Servicio de Evaluación, de fecha 22 de mayo de 2013, complementado por el instructivo contenido en el OF ORD N° 161081/2016, de fecha 17 de agosto de 2016. Por otro lado, se pudo constatar que el área bajo protección oficial más cercana al proyecto está ubicada a más de 40 km al sureste al Proyecto y corresponde a la Reserva Nacional Radal Siete Tazas, en la comuna de Molina, por lo que ese literal no es aplicable en la especie.

11. Que, en virtud de lo precedentemente expuesto,

RESUELVO:

PRIMERO: Que, el proyecto denominado “Reposición del Puente Ferroviario Chagres” presentado por medio de una consulta de pertinencia de ingreso de fecha 09 de octubre de 2019, por el Sr. Patricio Pérez Gómez, en representación de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, ante el Servicio de Evaluación Ambiental Región del Maule, no requiere ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) de forma obligatoria, según lo dispuesto en los considerandos de la presente Resolución Exenta.

SEGUNDO: La validez del presente pronunciamiento queda supeditada a la mantención de las condiciones de la consulta, debiendo cualquier alteración ser consultada a este Servicio.

TERCERO: Sin perjuicio, de lo indicado en los resolvos anteriores, el proyecto deberá cumplir con la normativa ambiental aplicable y deberá realizar las gestiones de autorizaciones sectoriales y de los procedimientos administrativos ante los órganos de administración del Estado con competencia en la materia, en lo pertinente, previo a la ejecución de la actividad y desarrollo de las obras civiles, que se relacionan con el proyecto.

CUARTO: 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.

QUINTO: Se hace presente que procede en contra de la presente resolución los recursos administrativos establecidos en la Ley N° 19.880, esto es, los recursos de reposición y jerárquico, ambos regulados en el artículo 59 de la misma Ley, sin perjuicio de las demás formas de revisión de los actos administrativos que procedan. El plazo para interponer dicho recurso es de 5 días contados de la notificación del presente acto, sin perjuicio de la interposición de otros recursos que se estimen procedentes. Se hace presente que conforme al artículo 22 de la Ley N° 19.880, “los interesados podrán actuar por medio de apoderados, entendiéndose que éstos tienen todas las facultades necesarias para la consecución del acto administrativo, salvo manifestación expresa en contrario. El poder deberá constar en escritura pública o documento privado suscrito ante notario”. En caso de que el recurso sea interpuesto por el representante legal del titular del proyecto, se deberá acompañar fotocopia legalizada de la escritura pública donde conste tal calidad y el certificado de vigencia de los poderes, el que no podrá tener una antigüedad superior a seis meses a la fecha de su presentación.

SEXTO: Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el Sr. Patricio Pérez Gómez, en representación de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 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. 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.

SEPTIMO: Publíquese el presente acto en el expediente electrónico de la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA.

ANÓTESE, NOTIFIQUESE POR CARTA CERTIFICADA Y ARCHÍVESE.



RENE ALEJANDRO CHRISTEN FERNANDEZ
Director Regional Servicio Evaluación Ambiental
REGIONAL Región del Maule.

JPJ / ONM / onm
Distribución

- Sr. Patricio Pérez Gómez, representante de Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Morande 115, piso 7, Santiago.

C.C.:

- Superintendencia de Medio Ambiente.
- Alcalde I. Municipalidad de Río Claro
- Archivo SEA, Región del Maule.