

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**  
**DIRECCIÓN REGIONAL**  
**REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL**  
**BERNARDO O’HIGGINS**

**SE PRONUNCIA SOBRE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SEIA, PROYECTO NUEVO “CENTRO DE CARGA DE BUSES ELÉCTRICOS URBANOS DE RANCAGUA”, PRESENTADA POR EMPRESAS DE FERROCARRILES DEL ESTADO.**

**RESOLUCIÓN EXENTA N°:** (Verificar numeración digital al costado izquierdo).

**RANCAGUA,** (Ver datación digital al costado izquierdo).

**VISTOS:**

1. La Carta S/N° que consulta sobre la Pertinencia de ingreso (en adelante, “CPI”) al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”) y los antecedentes que la acompañan, respecto de la ejecución de un proyecto nuevo denominado “*Centro de carga para buses eléctricos urbanos de Rancagua*” (en adelante, “Proyecto”), presentada y formalizada el 10 de enero de 2022, ante el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región del Libertador General Bernardo O’Higgins (en adelante, “SEA Región de O’Higgins”), por Empresas de Ferrocarriles del Estado, representada legalmente por don Patricio Pérez Gómez (en adelante, “Proponente”).
2. La Carta N°20220610323, de fecha 24 de enero de 2022, que solicita mayores antecedentes adicionales de forma sobre la CPI al SEIA, emitida por el SEA Región de O’Higgins.
3. La Carta S/N° de fecha 27 de enero de 2022, emitida por el Proponente, acompañando los antecedentes solicitados en la carta del Vistos N°2 de la presente resolución.
4. La Carta N°20220610388, de fecha 18 de marzo de 2022, que solicita mayores antecedentes técnicos sobre la CPI al SEIA, emitida por el SEA Región de O’Higgins.
5. La Carta S/N° de fecha 2 de mayo de 2022, emitida por el Proponente, acompañando los antecedentes solicitados en la carta del Vistos N°4 de la presente resolución.
6. Los demás antecedentes que constan en el expediente del e-pertinencia de la CPI al SEIA, individualizada en el Vistos N°1 de esta resolución.
7. El Oficio Ordinario N°131.456 de fecha 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA que “Imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”.
8. 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, que establece el Reglamento del

Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “RSEIA”); en el D.F.L. N°1/19.653 que Fija el 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 Exenta RA N°119046/250/2021 del Servicio de Evaluación Ambiental, de fecha 29 de julio de 2021, mediante el cual se renueva nombramiento en el cargo de Director Regional del SEA Región de O’Higgins; 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.

#### **CONSIDERANDO:**

1. Que, mediante la CPI al SEIA, individualizada en el Vistos N°1 de la presente resolución, y de los antecedentes complementarios individualizados en el Vistos N°5 de esta resolución, presentada ante el SEA Región de O’Higgins, se señalaron los siguientes hechos que motivan dicha consulta:
  - a. El Proyecto consiste en desarrollar un Centro de Carga de Buses Eléctricos Urbanos en Rancagua, para abastecer de energía a dos servicios de buses eléctricos, con una flota de 20 buses que realizarán un recorrido de 47,3 km en el centro de la ciudad.
  - b. La justificación de la implementación del Proyecto surge de la necesidad de inversión en infraestructura destinada a la gestión de la carga de baterías para buses, la que constituye un requisito indispensable para implementar el transporte público eléctrico, y así fomentar la entrada de estas tecnologías y facilitar su posterior masificación e integración con diversos modos de Transporte Público, con el fin de mejorar el transporte público existente y dotar de un servicio de transporte de alto estándar y bajo impacto ambiental, mejorando las condiciones de movilidad y calidad de vida de sus usuarios.
  - c. El Centro de Carga de Buses Eléctricos de Rancagua se emplazará en el terreno perteneciente a la Empresa Ferrocarriles del Estado, ubicado en calle Avenida Diagonal Doñihue S/N°, sector Estación de Ferrocarriles, en el sector sur poniente del casco histórico de la comuna de Rancagua, provincia de Cachapoal, Región del Libertador General Bernardo O’Higgins. El terreno tiene una figura en planta trapezoidal y se encuentra confinado por unas líneas férreas y la futura extensión de la Avenida Diagonal Doñihue.

## Ilustración 2. Fotografía aérea de ubicación del terreno (naranja)



Fuente: Ilustración N°2 Fotografía aérea de ubicación del terreno, de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución.

- d. Adjunto a la CPI se presenta el Certificado de Información Previa N°685 (Anexo N°2 de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución), emitido por la Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Rancagua, donde se indica que al terreno le corresponde el Rol SII N°91427-1, y se emplaza en la zona PE según el Plan Regulador Comunal. Además, se indica:
- Uso de suelo permitido: Infraestructura de Transporte (terminales de transporte terrestre)
  - Coeficiente de ocupación de suelo: 90%
  - Coeficiente de constructibilidad: 5
  - Sistema de agrupamiento: aislado, continuo
  - Altura máxima: según OGUC.
  - Antejardín: optativo de 5 m.
- e. El terreno tiene una superficie total de 145.100 m<sup>2</sup>, de los cuales 4.000 m<sup>2</sup> serán destinados para la implementación del centro de carga de Buses Eléctricos Urbanos (terreno que no tiene un uso específico en la actualidad). La superficie destinada para el Centro de carga eléctrico incluye el patio de carga y edificaciones, áreas verdes y antejardines. El Patio de carga tiene espacio suficiente para permitir la maniobra de los 20 buses. La superficie proyectada destinada a la maniobra, carga y entrega de los buses es de 2.564 m<sup>2</sup>.
- f. El inicio de la ejecución del Centro de carga eléctrico está supeditada a la adjudicación de la operación y suministro de los buses, que componen los nuevos servicios por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyas bases de licitación se encuentran aún en desarrollo.

g. Descripción del Proyecto

El Proyecto consiste en desarrollar un Centro de Carga de Buses Eléctricos Urbanos (electroterminal) en Rancagua, para abastecer de energía a dos servicios de buses eléctricos, con una flota de 20 buses que realizarán un recorrido de 47,3 km en el centro de la ciudad, los que corresponden a un servicio de “ida y vuelta” desde y hacia el centro de carga. La siguiente figura muestra el trazado del servicio propuesto.

**Ilustración 1. Trazado Servicios Eléctricos Rancagua**



Fuente: Ilustración N°1 Trazado Servicios Eléctricos Rancagua, de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución.

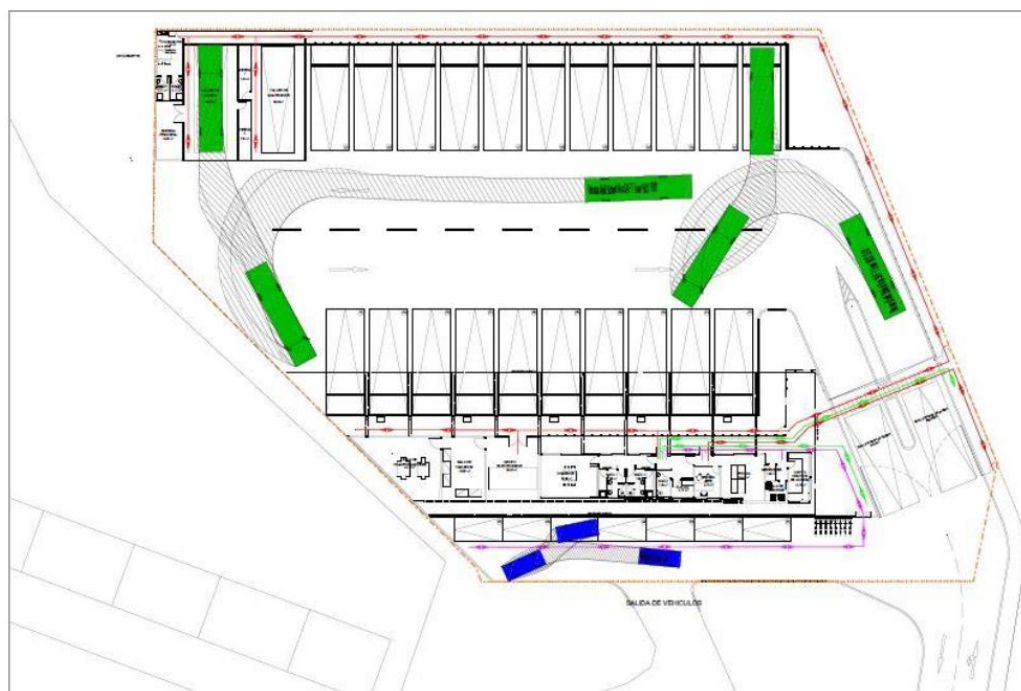
Para el desarrollo del Proyecto, al interior del recinto, se deberán generar espacios abiertos y volúmenes, los cuales consideran:

*Espacios exteriores:*

- Patios de carga, que incluyen andén de carga con zona de carga para 10 buses, circulaciones peatonales segregadas, área de depósito para buses a la espera de ser cargados y patio de maniobras, de 2.564 m<sup>2</sup> totales, conforme a la flota de 20 buses.
- Zonas de lavado y mantenimiento, que incluye servicios higiénicos personal. Ambas zonas están anexas al patio de carga.
- Áreas verdes y antejardines.
- Zona de acceso y detención de buses para entrega a conductores.
- Circulaciones peatonales exteriores.
- Zona de restricción (área de protección línea férrea).

La siguiente ilustración muestra la planta de maniobra de buses.

### Ilustración 3. Planta de Maniobra buses



Fuente: Ilustración N°3 Planta de maniobra de buses, de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución.

#### *Espacios interiores:*

- Garita control de acceso único.
- Salas eléctricas (Tableros generales, transformadores y grupos electrógenos).
- Volumen administrativo (Oficina administrativa y área de conductores).
- Salas de basura y baño universal.

h. Etapas del Proyecto: el Proyecto contemplará las fases de construcción y operación, las que a continuación se describen:

#### – Fase de construcción

A continuación, se presentan las principales actividades consideradas en la fase de construcción, y que forman parte del Anteproyecto de arquitectura (Adjunto en Anexo N°3 de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución).

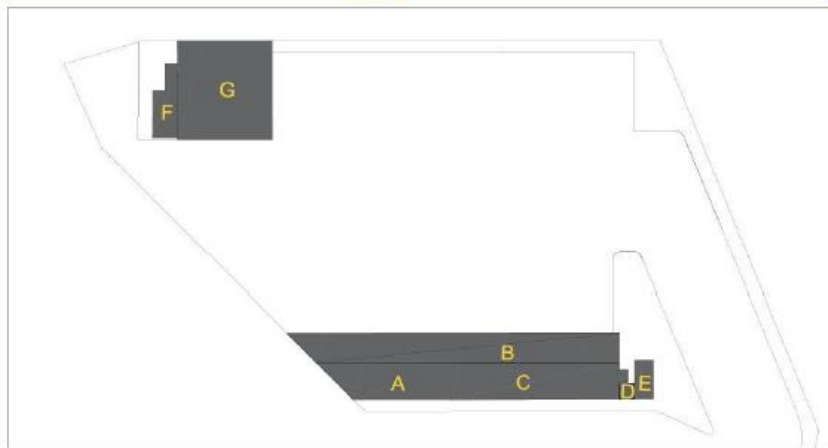
El Anteproyecto de arquitectura define un partido general compuesto por dos volúmenes dispuestos alrededor de un espacio abierto central, denominado patio de carga, que se pasa a detallar a continuación:

- *Patio de Carga:* Es el espacio principal del proyecto, que a su vez se conformará por el patio de maniobras, las zonas de depósito, el andén de carga (para 10 buses con 5 cargadores dobles) y la zona de entrega de buses. Es aquí donde los buses maniobran y se distribuyen para realizar las acciones de carga, depósito, mantenimiento y lavado. Las circulaciones peatonales al interior del recinto serán segregadas y restringidas al patio de carga, para que tengan acceso a él solo el personal autorizado (electrobomberos), quienes operarán los buses al interior del recinto y realizarán la operación de carga.

- *Volumen 1 principal (oficinas Administrativas y facilidades conductores, salas técnicas y zona de carga):* Este será el volumen que da frente hacia la proyección de Avenida Diagonal Doñihue. Estará compuesto por el programa de garita de control, baño universal, medidores y sala de basura, las oficinas administrativas, al centro recepción y un ala completa para las facilidades para los conductores, con duchas, baños y comedor con kitchenette. Las salas técnicas se ubicarán en una edificación contigua y bajo la misma cubierta con un radier elevado sobre el nivel de la acera, que albergará la sala de transformadores, sala de tableros y grupo electrógeno; salas dispuestas en línea y en este orden específico, que permitirán alimentar los cargadores del andén de carga, que se emplazarán en este mismo volumen principal.
- *Volumen 2 de actividades complementarias (Talleres de Lavado y Mantenimiento):* este volumen corresponderá a una edificación de un piso de altura, que da directo al patio de maniobras y a nivel de la calzada. Este volumen albergará, por un lado, el taller de lavado, y por el otro el taller de mecánico de mantenimiento de los buses eléctricos, donde no se requerirá de pozo para el cambio de aceite, dado que los residuos de estos buses son mucho menores a los dejados por los buses diésel. Asimismo, albergará bodegas, baños con ducha y kitchenette para los operarios.

La siguiente ilustración muestra la tabla con el detalle de las superficies antes descritas y su disposición en el terreno.

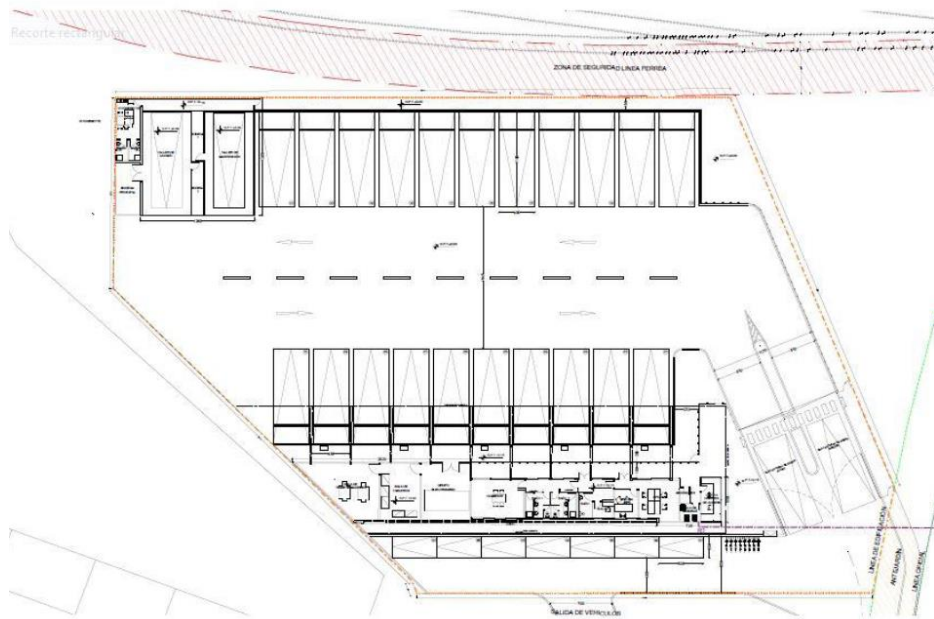
CUADRO DE SUPERFICIES					
NIVEL	POLIGONO	DESTINO	SUP. m <sup>2</sup>	%	SUBTOTAL (m <sup>2</sup> )
PRIMER PISO	A	SALAS ELECTRICAS	81,99	100,00	81,99
	B	ANDÉN DE CARGA	175,03	50,00	87,52
	C	OFICINAS	118,34	100,00	118,34
	D	SALA DE BASURAS	6,93	100,00	6,93
	E	CONTROL DE ACCESO	13,82	100,00	13,82
	F	SERVICIOS ELECTROBOMBEROS Y BODEGAS	28,72	100,00	41,75
	G	ZONA DE MANTENCION	174,69	100,00	174,69
<b>TOTAL</b>					<b>525,04</b>



Fuente: Superficies del programa, presentados en el numeral 2.9.1.1, de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución.

La siguiente ilustración muestra la planta general del Proyecto (Adjunto en Anexo N°3 de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución).

**Ilustración 6. Planta general del proyecto.**



Fuente: Ilustración N°6 Planta general del proyecto, de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución.

Las siguientes ilustraciones son de referencia, y muestran la disposición del patio de carga y los volúmenes 1 y 2 antes descritos.

**Ilustración 4. Buses desde el exterior. Anteproyecto referencial**



Fuente: Ilustración N°4 Buses desde el exterior. Anteproyecto referencial, de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución.

### Ilustración 5. Salida buses desde interior. Anteproyecto referencial



Fuente: Ilustración N°5 Salida de buses desde interior, de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución.

La tipología estructural propuesta para el volumen principal es de marco rígido de pilares metálicos y vigas de acero laminadas prefabricadas. Los cerramientos son de estructura metálica o tipo metalcon. Para la cubierta del andén de carga, se propone estructura de pilares con vigas metálicas, lo que permitirá una cubierta en volado sobre la zona de carga eléctrica de los buses. Esta misma cubierta cubre las salas técnicas y zona de administración.

El Proponente indica que los materiales que se emplearán en la construcción y habilitación del centro de carga de buses eléctricos consideran siempre productos nuevos y de primera calidad y/o selección, donde su provisión e instalación se registrarán principalmente de acuerdo a las necesidades del proyecto, por las instrucciones y recomendaciones del fabricante, representante o importador para cada caso, y todas las normas aplicables para una correcta ejecución.

Como criterio general de la materialidad, se especifican materiales y sistemas que consideran parámetros de eficiencia en cuanto a costo y mantención, junto con un aspecto atractivo y discreto, privilegiando productos durables, de menor requerimiento de mantención y de soporte para su reposición en el futuro.

Cómo exigencia mínima para los equipos que se especifican, tales como grupos electrógenos, motores, transformadores, cargadores etc., deben tener representante y servicio técnico a nivel nacional.

Respectos de los escombros correspondientes a la fase de construcción y habilitación de las Obras, se realizará el despeje y retiro de todo material excedente proveniente de cortes, excavaciones y demoliciones, a fin de evitar la acumulación de escombros, los que deberán ser transportados hasta un área de disposición final autorizado sanitariamente, debiendo el contratista acreditar su ingreso a dicho recinto como disposición final.

#### – Fase de operación

Dado el carácter de infraestructura de transporte del proyecto, éste presentará un horario de operación definido. La operación del acceso del Centro de carga de Buses Eléctricos Urbanos estará habilitada en los horarios de salida y llegada de los buses, donde los mayores flujos se concentrarán previo a la punta mañana, para la salida de los buses

cargados a hacer el recorrido respectivo, y luego en la noche, posterior al término de los recorridos, para la entrada para realizar la carga y depósito.

Durante la noche, no existirá ingreso ni salida de buses, y se realizará la operación de carga de los buses eléctricos, donde la gestión de carga permitirá que la flota completa cargue durante la noche, pasando de la operación de carga a depósito y viceversa. Todos estos movimientos serán realizados en el patio de carga y por personal autorizado.

#### *Potencia y tipo de carga*

El centro de carga eléctrico de buses tendrá cinco cargadores dobles, que le permitirán cargar diez buses de forma simultánea.

La potencia eléctrica requerida para su correcta operación es 1.026,3 kW. Para su cálculo se consideraron los siguientes requerimientos:

Potencia para cinco cargadores:	785 kW
Potencia alumbrado:	8,7 kW
Potencia de cargas generales:	55,3 kW
Potencia climatización:	6,3 kW
SUBTOTAL	855,3 kW
Potencia Adicional (20%)	171 kW
<b>TOTAL</b>	<b>1.026,3 kW</b>

Fuente: Tabla presentada en el numeral 2.9.2.1 de la CPI individualizada en el Vistos N°1 de la presente Resolución.

De forma adicional, como respaldo a la carga de los buses, el centro de carga eléctrico de buses considerará un grupo electrógeno de 750 kvA. Este equipo solo funcionará en casos de emergencia como cortes de luz que impidan cargar los buses durante la noche, por lo que no será parte de la operación habitual del centro de carga eléctrico de buses, el cual se abastecerá directamente de la red de energía eléctrica.

Los equipos eléctricos considerados son:

- Cinco cargadores de 157 kW cada uno.
- Dos Transformadores de 800 y 750 kvA.
- Un Grupo electrógeno de 750 kvA.

Para el caso del grupo generador, la ubicación y georreferenciación del área destinada a su instalación, será determinada por el proyecto de especialidad eléctrico respectivo, que se desarrollará una vez se cuente con la Resolución de Anteproyecto aprobado por la Dirección de Obras Municipales de Rancagua. No se contempla habilitar un lugar para el almacenamiento de combustible, sólo se coordinará la carga de combustible del grupo electrógeno, cuando así se requiera.

En principio, el Proponente supone el uso de un generador con una potencia de respaldo aproximada de 500 kW, lo que representaría alrededor de un 40% de respaldo a la potencia entregada y un equivalente al 25% de potencia instalada. Este tipo de generador tiene un estanque de 1.250 litros, lo que permite respaldar una jornada de carga de un

poco más de 6 horas, para una flota de 20 buses, con un consumo aproximado de 800 a 1.000 litros.

Respecto de la cantidad de veces al día que requerirá carga el bus y el tiempo que tardará una carga completa, el Proponente indica que: la relación de carga está directamente relacionada con la exigencia de los planes operacionales, es decir, cantidad de salidas, horarios de concentración de salidas, autonomía de los buses, horarios de operación, entre otros. La exigencia operacional será definida por el operador que se adjudique la operación. Si la exigencia operacional por el bus es menor al rendimiento del mismo, sólo se podría asumir una carga diaria, con la finalidad de maximizar la vida útil de las baterías del vehículo.

Es importante señalar que los tiempos de carga dependen de distintos factores, dentro de los cuales hay algunos que no se pueden intervenir en la operación diaria, como es la nivelación de celdas de la batería. Ahora bien, con respecto a los tiempos de carga, éstos varían en función de la potencia de carga configurada en el cargador. A modo de ejemplo, la empresa Vule posee cargadores con potencia máxima de 150 kW configurable:

*Para configuración de carga rápida de 150 kW:*

- Para carga máxima a un SOC de 97% y un SOC inicial de un 20%, se tiene un tiempo promedio de 180 minutos aproximadamente.
- Para carga máxima a un SOC de 100% y un SOC inicial de un 20%, se tiene un tiempo promedio de 200 minutos aproximadamente.

*Para configuración de carga de 75 kW:*

- Para carga máxima a un SOC de 100% y un SOC inicial de un 20%, se tiene un tiempo promedio de 420 minutos aproximadamente.

El proceso de carga de buses eléctricos se realizará principalmente en horario nocturno debido a que se realiza cuando los buses están detenidos. Dicha actividad no emite ruidos molestos y es considerado un proceso silencioso. Dado lo anterior, el Proponente indica que el Centro de carga cumplirá con los niveles máximos establecidos en el D.S. N°38/2011 “Establece Norma de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que indica”.

La mantención de buses eléctricos generará cantidades reducidas de residuos peligrosos, a diferencia de la mantención de buses convencionales diésel. La frecuencia de generación de los mismos está directamente relacionada con la circulación que dichos buses tengan. Cada 40.000 km y cada 80.000 km se realizarán actividades de mantenimiento preventivas, donde se espera se generen los siguientes residuos:

- Filtro de aceite de compresor (cada 80.000 km)
- Filtro de secador de aire (cada 40.000 km)
- Baterías de respaldo 24 volt

Respecto de la cantidad y tipo de residuos peligrosos que se generarán, y el manejo ambiental que se les dará a los residuos, el Proponente indica que el Centro de carga dispondrá de una zona de almacenamiento de dichos residuos y coordinará su transporte y disposición final de acuerdo a lo establecido en el D.S. N°148/2004 “Reglamento sanitario sobre manejo de residuos peligrosos”

Los elementos considerados como residuos peligrosos serán transportados a las bodegas definidas para tal efecto, donde se gestionará el retiro mediante empresas autorizadas. Se aclara que el proceso de recambio de baterías de los buses eléctricos, su traslado,

manipulación y destino final serán de cargo de fabricante. Dicha actividad no se realizará en el Centro de carga.

Respecto de la zona de lavado y mantenimiento, el Proponente indica que en el Centro de carga de buses eléctricos urbanos se realizará el lavado de buses. Para ello se utilizará un sistema de lavado con reutilización de agua mediante el uso de rodillos, con un consumo estimado de 800 litros para una flota de 20 buses, por jornada de lavado. Los insumos de limpieza que se utilizarán corresponden a: hidro lavadora (para el lavado de llantas y parte posterior del bus), secadores plumillas para parabrisas, barre agua (secado de pisos y ventanas laterales), esponjas, recipientes, mopas y paños para secado y limpieza de tablero y habitáculo del conductor.

Cada tres meses aproximadamente una empresa certificada, realizará el retiro de material líquido y sólido de los depósitos de reciclaje de agua. El ciclo de retiro es relativo a la estacionalidad, ya que en invierno podría ser más seguido en virtud de la tierra o barro que acumulan los buses después de un día de lluvia.

A la fecha no se cuenta con mayor nivel de detalle, toda vez que el proyecto se encuentra tramitando ante la Dirección de Obras de la Municipalidad de Rancagua su Anteproyecto, y la especialidad sanitaria será desarrollada una vez concluida la etapa referida. Los valores utilizados fueron obtenidos de proyectos de similares características, implementados en otras regiones.

2. Que, la Ley N°19.300 indica en su artículo 8° dispone 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, contiene 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.
3. Que, la Ley N°19.300 establece en su artículo 10 aquellos Proyectos que ingresan al SEIA, señalando lo siguiente:  
  
*“Letra e): Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.*  
  
*Letra p): 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”.*
4. Que, para efectos de despejar en la especie si el Proyecto debe ingresar obligatoriamente al SEIA, se han tenido a la vista las siguientes tipologías del artículo 3° del RSEIA:  
  
*“Letra e): Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.*  
  
*e.2. Se entenderá por terminales de buses aquellos recintos que se destinen para la llegada y salida de buses que prestan servicios de transporte de pasajeros y cuya capacidad sea igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de dichos vehículos.*

*Letra p): 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”.*

5. Que, al respecto el SEA Región de O’Higgins, estima que el nuevo proyecto denominado “*Centro de carga para buses eléctricos urbanos de Rancagua*”, no amerita ingresar obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución, en razón de las siguientes consideraciones, según:

5.1. Artículo 3°, literal e), sub-literal e.2. del RSEIA.

El Proyecto consiste en un Centro de carga de buses eléctricos urbanos (Electroterminal) que contempla solo 20 buses, y en consecuencia 20 sitios para el estacionamiento de éstos, por lo que la capacidad es inferior a los 50 sitios para el estacionamiento de vehículos. Además de lo anterior, el recinto será un centro de carga de buses eléctricos, por lo que no corresponderá a un terminal de pasajeros interurbanos, debido a que no se permitirá el acceso de pasajeros o personal ajeno a la operación.

De acuerdo a lo anteriormente señalado, no corresponderá a la definición de terminales de buses, señalada en el artículo 3°, letra e) del RSEIA, ya que la capacidad no será igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de dichos vehículos, de acuerdo a lo establecido en el artículo 3°, literal e.2 de la citada norma.

5.2. Artículo 3°, literal p) del RSEIA.

De acuerdo con lo indicado por el Proponente en el punto “*Señalar si el Proyecto o actividad se localiza en un área colocada bajo protección oficial, para efectos del SEIA*”, de la Consulta de Pertinencia de Ingreso, expresa que: “*(...) el proyecto no contempla la ejecución de obras o actividades en sitios indicados en tipología. El proyecto se ubica en un área que no está bajo ninguna protección, como lo indica el certificado de informes previos adjunto*”, en los términos que indica el artículo 3°, letra p) del Reglamento del SEIA. Además, esto se verifica con la clasificación del predio según la información proporcionada por la Dirección de Obras Municipales de Rancagua, en el Certificado de Informaciones Previas del predio, el cual se adjunta en el Anexo 2 de la CPI. Asimismo, el Proyecto se emplazará en una zona urbana sujeta a la aplicación del Plan Regulador Comunal de Rancagua.

6. Que, en virtud de lo precedentemente expuesto,

**RESUELVO:**

1. Que, el nuevo proyecto “*Centro de carga para buses eléctricos urbanos de Rancagua*” presentado por Empresas de Ferrocarriles del Estado, representada legalmente por don Patricio Pérez Gómez, 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. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por Empresas de Ferrocarriles del Estado, representada legalmente por don Patricio Pérez Gómez, cuya veracidad son 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 o permisos sectoriales necesarios 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. 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.

Anótese, notifíquese por carta certificada y archívese.

**PEDRO PABLO MIRANDA ACEVEDO  
DIRECTOR REGIONAL  
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL  
REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS**

EGP/GHR/DMA

OFPAR/2022/RES

Destinatario:

- Sr. Patricio Pérez Gómez, Calle Morandé N°115, Piso N°6, comuna de Santiago, Región Metropolitana.  
Correo electrónico: patricio.perez@efe.cl, tatiana.gatica@efe.cl, mariaisabel.seoane@efe.

Distribución:

- SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEREMI de Salud, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEREMI de Vivienda y Urbanismo, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEC, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- Alcaldía Ilustre Municipalidad de Rancagua.
- Dirección de Obras Municipales, Ilustre Municipalidad de Rancagua.
- Superintendencia del Medio Ambiente, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- Expediente e-Pertinencias. CPI Proyecto "*Centro de carga para buses eléctricos urbanos de Rancagua*". ID PERTI-2022-348.
- Link CPI: <https://pertinencia.sea.gob.cl/api/public/expediente/PERTI-2022-348>
- Oficina de Partes, Servicio de Evaluación Ambiental, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins. Link: <https://www.sea.gob.cl/oficina-partes-virtual>