



VALPARAÍSO, 03 de julio de 2024

RESOLUCIÓN N° 1138

La Cámara de Diputados, en sesión 47° de fecha de hoy, ha prestado aprobación a la siguiente

RESOLUCIÓN

**S. E. EL
PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA** Considerando que:

El territorio chileno continental actualmente cuenta con una infraestructura de carreteras con 88.150 kilómetros de extensión, de acuerdo con datos de la dirección de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (1).

La propagación de estas carreteras, con especial énfasis en aquellas que cubren grandes extensiones longitudinales como es el caso de la Ruta 5, se hace sobre ecosistemas que albergan flora y fauna nativa. La presencia pasiva y el uso activo de estas suponen un factor de riesgo biológico para la fauna que habita en sus alrededores. (Ver Cuadro 1)

Uno de los principales efectos de las carreteras sobre el ecosistema local es la "fragmentación de hábitat", siendo definido como el fenómeno que ocurre (en este caso) cuando una carretera-corta" el área de un ecosistema, generando una intervención artificial en este, lo cual tiene distintos efectos adversos sobre la fauna (principalmente).

"Entre los efectos ecológicos más significativos de las carreteras pueden citarse los siguientes: fragmentación de ecosistemas, dispersión de especies exóticas y disminución de las poblaciones de especies de flora y fauna nativa, alteración del ciclo hidrológico, cambios microclimáticos, producción de material particulado y de ruido, y contaminación de las aguas y del suelo. La apertura de frentes de colonización es un impacto indirecto que puede generar en el mediano y largo plazo la reconversión en el uso del suelo, la destrucción de hábitats naturales y la reducción de la biodiversidad." (2)

La fragmentación de hábitat es un factor contribuyente importante en la extinción de especies nativas, pérdida de ecosistema, y reducción de biodiversidad (3).



"La fragmentación del hábitat y el consecuente aislamiento de poblaciones es el impacto más significativo, ya que el efecto barrera y el efecto de borde afectan la disponibilidad de alimento y el potencial reproductivo de las especies. El número de animales muertos por atropellamiento reportados en algunos estudios es significativamente alto y puede representar un riesgo para las especies en estado de amenaza." (4)

(Ver Cuadro 2)

Adicionalmente, la implementación de carreteras dentro de ecosistemas locales supone un riesgo directo para las personas que transitan por ellas, ya que se dan amplias situaciones de atropello de animales, impacto negativo para la fauna y ciudadanos(as) (5).

Un paso de fauna es una construcción que se hace sobre la infraestructura de una carretera (sin tener influencia alguna en el uso humano de esta) para habilitar el cruce de animales sobre o bajo una carretera, facilitando el tránsito humano y no humano, ya que se reducen las interacciones entre estos, y por consiguiente el riesgo que estas suponen en un entorno dinámico como es el que ocurre en el uso de carreteras de alta velocidad.

"Las estructuras de paso para la fauna silvestre aumentan la permeabilidad de las carreteras -y otras infraestructuras de línea- para la fauna silvestre, al permitir que los animales crucen con seguridad por debajo o por encima de las carreteras y al reducir el riesgo de colisiones entre fauna silvestre y vehículos" [traducción propia](6)

"Es probable que los fragmentos de hábitat unidos por un corredor tengan mayor valor de conservación que aquellos fragmentos aislados de tamaño similar" [Traducción propia] (7).

Los beneficios asociados a la construcción de pasos de fauna corresponden a la mitigación de los efectos adversos expuestos en la presente solicitud de resolución.

(Ver Cuadros 3 y 4)

Los corredores de fauna no suponen un riesgo para el uso de automóviles y, de hecho, pueden usarse de manera adicional para mejorar el funcionamiento de las carreteras donde se instalen (Ej: La infraestructura puede usarse como espacio disponible para instalar señaléticas, peajes, controles de velocidad, entre otros). Además, son



estructuras de muy bajo mantenimiento y larga vida útil, lo que facilita su implementación, ya que puede ser adaptada a cada entorno donde sean necesarios.

Adicionalmente cabe destacar que las estructuras de pasos de fauna promueven la convivencia integral entre las personas y su ambiente, teniendo beneficios estéticos sumados a los prácticos al mejorar la conexión con el entorno de manera segura, además de los posibles beneficios prácticos para la investigación y seguimiento ecológico que otorgan estas estructuras, el cual es otro aspecto importante al momento de legislar en materias ecológicas de conservación.

Para maximizar la efectividad de los pasos de fauna, se deben construir bajo la tutela de expertos(as) en materias de conservación, zoología local y sistémica, cada infraestructura construida debe ser planeada teniendo en cuenta las características únicas donde se fuera a construir (8). De no ser así, si los pasos son implementados de forma incorrecta, es probable que éstos no cumplan con los objetivos propuestos, como en las fotografías que se muestran a continuación. (Ver Cuadros 5 y 6).

LA CÁMARA DE DIPUTADOS RESUELVE:

Solicitar a S. E. el Presidente de la República la formulación e implementación de una política pública cuyo objetivo sea la construcción y regulación de pasos de fauna en el territorio nacional, la cual debe considerar un plan piloto para su implementación en distintas regiones del país, con la participación de (i) expertos(as) para garantizar la efectividad infraestructural de estos pasos, y de (ii) las respectivas municipalidades y comunidades beneficiadas. Además, que una vez puesta en marcha, la construcción de los pasos de fauna se exija en las bases de licitación para la concesión de carreteras y autopistas, según corresponda.

Lo que me corresponde poner en conocimiento de V.E.

Dios guarde a V.E.,



ERIC AEDO JELDRES
Segundo Vicepresidente de la Cámara
de Diputados

LUIS ROJAS GALLARDO
Prosecretario de la Cámara de
Diputados

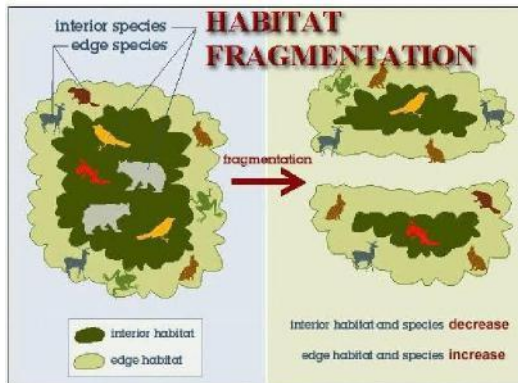
Anexo

Cuadros:

Nº 1



Nº 2



Nº 3 y 4



N° 5 y 6



Notas:

1) Extraído de <https://datos.observatoriologistico.cl/dataviews/262366/red-vial-nacional-pavimentada-y-no-pavimentada/>

- 2) <https://datos.observatoriologistico.cl/dataviews/262366/red-vial-nacional-pavimentada-y-no-pavimentada/>
- 3) <https://revistaecosistemas.net/index.php/ecosistemas/article/view/24>
- 4) <https://datos.observatoriologistico.cl/dataviews/262366/red-vial-nacional-pavimentada-y-no-pavimentada/>
- 5) <https://laderasur.com/articulo/atropellos-de-fauna-silvestre-la-grave-y-subestimada-amenaza-que-un-grupo-de-ciudadanos-busca-erradicar/> y <https://www.elmostrador.cl/revista-jengibre/2022/09/12/atropellos-de-animales-un-problema-subestimado/>
- 6) <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/9781118568170.ch21>
- 7) <https://www.ingentaconnect.com/content/oekom/gaia/2005/00000014/00000002/art00012>
- 8) <https://www.ingentaconnect.com/content/oekom/gaia/2005/00000014/00000002/art00012>