

**RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SEIA DEL PROYECTO QUE INDICA**

**RESOLUCIÓN EXENTA N°** 0172 /2018

**ANTOFAGASTA, 06 SEP 2018**

**VISTOS:**

1. La Resolución Exenta N°0367/2009 de fecha 21 de octubre de 2009, de la Comisión Regional de Medio Ambiente de la Región de Antofagasta, que calificó favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Transporte ferroviario de ácido sulfúrico línea principal" (en adelante el "proyecto original"), del Titular Antofagasta Railway Company P.L.C. (FCAB).
2. La carta FCAB-GSAP N°047/2018 de fecha 15 de agosto de 2018, recepcionada con fecha 16 de agosto de 2018 en el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Antofagasta (en adelante "SEA Antofagasta"), mediante la cual la Señora Solange Medina Espinoza y el Señor Carlos Acuña Cares, ambos en representación de Antofagasta Railway Company P.L.C. (FCAB) (en adelante el "Titular"), consulta respecto de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "SEIA") del proyecto "**Modificación a la RCA 367/2009 "Transporte Ferroviario de Ácido Sulfúrico en Línea Principal-FCAB"**" (en adelante el "Proyecto").
3. El ORD. N°131456/2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
4. Lo dispuesto en la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley N°20.417; en la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N°19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en el Decreto Supremo N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, que implementa el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (RSEIA); la Resolución N°1600/2008, del 30 de octubre de 2008, de la Contraloría General de la República que fija normas sobre exención del trámite de Toma Razón; la Resolución Exenta N°0673, de fecha 16 de agosto de 2018, que nombra a la Directora Regional Subrogante del Servicio de Evaluación Ambiental Región de Antofagasta, se dicta lo siguiente:

**CONSIDERANDO:**

1. Que, la Señora Solange Medina Espinoza y el Señor Carlos Acuña Cares, ambos en representación de Antofagasta Railway Company P.L.C. (FCAB), en la carta individualizada en el Vistos 2, de la presente Resolución, consultó respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA del Proyecto "**Modificación a la RCA 367/2009 "Transporte Ferroviario de Ácido Sulfúrico en Línea Principal-FCAB"**". De acuerdo con los antecedentes presentados por el Titular, el Proyecto consistirá en flexibilizar las posibilidades de transporte del ácido sulfúrico actualmente autorizado, manteniendo los volúmenes diarios y anuales previstos en la RCA y el número de viajes máximos. En concreto los cambios que se pretenden introducir serán:

- i La inclusión de una nueva forma de transporte de carga, añadiendo al modo de transporte los Estanques del tipo Isotankes o tanques portátiles, los cuales brindan la misma seguridad y minimizan la manipulación del contenido del contenedor, ya que evitan la descarga hacia estanques fijos y en la transferencia intermedia entre modo ferroviario a rodoviario, agilizando el desarrollo de transportes bimodales (ferroviario-rodoviario). (Ver Anexo 1 de la carta individualizada en el Vistos 2 de la presente resolución).

Con la finalidad de comprender los cambios a efectuar, se presenta a través del siguiente cuadro las características y capacidades de los isotankes y tanques actuales (aprobados mediante RCA N°0367/2009):

Tabla 1. Características de estanques tanques actuales e Isotankes.

| Forma de carga                 | TANQUES ACTUALES   | ISO TANQUES   |
|--------------------------------|--|---|
| Características                | Carros Estanques autosoportantes   | Tanque Portátil   |
| Definición NCh 2137            | 3.24.- Vagón-tanque: vagón para transporte de sustancias por ferrocarril, provisto de un tanque de capacidad de agua superior a 450 dm <sup>3</sup> , cuyo cuerpo permanece rígido y permanentemente unido a la estructura del vagón durante todas las operaciones de carga, descarga y transporte; dicho cuerpo está dotado de equipo de servicio y puede estar dotado de dispositivos reductores de presión. | 3.21.- Tanque portátil: recipiente de capacidad de agua superior a 450 dm <sup>3</sup> , cuyo cuerpo está dotado con equipo de servicio y equipo estructural necesarios para el transporte de sustancias, cuya presión absoluta de vapor sea inferior o igual a 300 kPa (3 bar) a una temperatura de 50°C.<br>Este recipiente tiene, asimismo, elementos estabilizadores externos y no está fijado permanentemente al vehículo que lo transporta; puede ser cargado y descargado sin necesidad de desmontar su equipo estructural y ser izado estando ya lleno de la sustancia a transportar. |
| Capacidad                      | 53 ton C/u   | 27 ton c/u  |
| Material                       | Acero carbono o acero inoxidable   | Acero carbono o acero inoxidable  |
| Largo carro y tanque           | 11,3 mts   | 13,6 mts  |
| Tanques por carro              | 1  | 2   |
| Transferencia de Tren a Camión | Por trasvasije de carro-tanque ferrocarril a carro-tanque de camión, por medio de un sistema de bombes.  | No se trasvasija la sustancia, es el tanque el que transfiere de carro ferrocarril a carro de camión con la ayuda de una grúa Reach-Stacker.  |

Fuente: Tabla de la Carta individualizada en el Vistos N°2 de la presente resolución.

- ii Incorporar como alternativa a locomotoras de 3.000 HP de tracción (se acompaña imagen en el Anexo 2 de la Carta individualizada en el Vistos N°2 de la presente resolución).
- iii Aumentar el largo máximo potencial del convoy de 24 a 47 carros.

La incorporación de las locomotoras de 3.000 HP permitirá aumentar la cantidad máxima de carros por viaje, lo que se traducirá en armar 1 convoy de hasta 47 carros con frecuencia diaria, en vez de 2 convoys de 24 carros con frecuencia diaria, capacidad que por lo demás será utilizada sólo en el convoy con destino a la Estación de Transferencia Los Arrieros.

Lo anterior, permitirá transportar 5.000 ton/día de ácido sulfúrico, lo que mantiene los márgenes aprobados por la RCA, equivalente a transportar 6.849 ton/día y 2,5 millones de ton/año de ácido sulfúrico, así mismo, no sobrepasar el tonelaje de destino a Los Arrieros.

Dado que las obras del proyecto serán las mismas instalaciones existentes del proyecto original, se mantienen la misma ubicación y coordenadas indicadas en la Tabla N°1 de la carta individualizada en el Vistos 2 de la presente resolución.

El detalle de los cambios que se pretenden ejecutar en el proyecto original serán:

Tabla 2. Cambios en el proyecto original por motivos del presente proyecto.

| Actividad                    | Aprobado mediante RCA N°0367/2009   | Situación Actual  | Cambio actualmente en consulta  |
|------------------------------|---|---|---|
| Largo del Convoy             | Considerando 3.1.5.2.1. Transporte Ferroviario e Ácido Sulfúrico. "(...) El largo máximo del convoy será de 24 carros de 11,3 m. cada carro, más 2 ó 3 locomotoras de 18 m cada una, totalizando una longitud aproximada de 325 m., cada convoy (...)". | El transporte se realiza en un máximo de 24 carros, con un largo de 11,3 m cada uno, más 2 ó 3 locomotoras de 18 metros cada una.         | Se aumenta el número de carros de la situación actual y, adicionalmente, se incorpora una nueva alternativa en el tipo de convoy. En este sentido, el proyecto operará con dos tipos de convoy que se diferencian por su largo número de carros, de la siguiente forma:<br><u>Estanques actuales:</u> Máximo de 30 carros, con un largo de 11,3 m. cada convoy, y con un largo total de 339 m. (considerando además 2 ó 3 locomotoras de 18 m. cada una)<br><u>Isotanques:</u> Máximo de hasta 47 carros, con un largo de 13,6 m. cada convoy, con un largo total aproximado de 544 m. (considerando además 2 ó 3 locomotoras de 18 m. cada una). |
| Estanques de ácido Sulfúrico | Considerando 3.1.5.2.4. Equipos y maquinarias. "Los equipos ferroviarios utilizados corresponderán a carros estanques auto soportantes de 43 ó 53 toneladas de capacidad neta (...)".   | Actualmente los equipos ferroviarios utilizados corresponderán a carros estanques auto soportantes de 43 ó 53 toneladas de capacidad neta | El proyecto operará con dos alternativas de carros que se diferenciarán por su capacidad neta de transporte, en los siguientes términos:<br><u>Carros actuales:</u> Carros estanques auto soportantes de 43 a 53 toneladas de capacidad neta.<br><u>Isotanques;</u> o Tank Tainers de 27 toneladas de   |

| Actividad   | Aprobado mediante RCA N°0367/2009   | Situación Actual   | Cambio actualmente en consulta  |
|-------------|---|--|---|
|             |   |  | capacidad neta, en razón de dos contenedores por carro.   |
| Locomotoras | Considerando 3.1.5.2.4. Equipos y Maquinarias.<br>"Los carros serán arrastrados por locomotoras del tipo General Motors o equivalentes de 1.200 a 2.000 HP aproximadamente, con un peso bruto de alrededor de 100 toneladas." | Actualmente los carros son arrastrados por locomotoras del tipo General Motors o equivalentes de 1.200 a 2.000 aproximadamente, con un peso bruto de alrededor de 100 toneladas. | En la operación del proyecto, los carros serán arrastrados por locomotoras de 1.200 a 3.000 HP aprox., con un peso bruto de entre 90 y 120 toneladas. |

Fuente: Tabla N°3 de la Carta individualizada en el Vistos N°2 de la presente resolución.

En cuanto a las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo a los cálculos indicados en la carta individualizada en el Vistos 2 de la presente resolución, no aumentarán. Lo anterior, consecuencia que no se prevé un aumento en el número de locomotoras, sino que exclusivamente, un cambio de las actuales por equipos más eficientes y que consumen menos combustibles.

Tampoco existirán cambios en la generación de ruido y residuos líquidos o sólidos en los términos aprobados en el proyecto original.

2. 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 contiene un listado de "proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera 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, en la letra g) del artículo 2 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, se define la Modificación de proyecto o actividad como "realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad ya ejecutado, de modo tal que éste sufra cambios de consideración".

"g.1. 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 Reglamento;"

En relación a este criterio, no es aplicable, por cuanto los cambios que se pretenden introducir al proyecto con RCA N°0367/2009, consistente en flexibilizar el transporte ferroviario de Ácido Sulfúrico, a través de la incorporación de isotanques, locomotoras de 3.000 HP de tracción y aumentar 24 a 47 el número de carros del convoy, no constituye por sí mismo un proyecto que requiera el ingreso al SEIA, dado que si bien el transporte sufrirá cambios, no ejecutará obras ni acciones que constituyan un aumento en el transporte de sustancias tóxicas y/o corrosivas, sino sólo cambio en su diseño.

"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.*

*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;”*

En relación a este criterio, no es aplicable, por cuanto los cambios que se pretenden introducir al proyecto original evaluado y calificado ambientalmente favorable a través de la RCA N°0367/2009, consistente en flexibilizar el transporte ferroviario de Ácido Sulfúrico, a través de la incorporación de isotanques, locomotoras de 3.000 HP de tracción y aumentar 24 a 47 el número de carros del convoy, no constituye por sí mismo un proyecto que requiera el ingreso al SEIA, dado que si bien el transporte sufrirá cambios, no ejecutará obras ni acciones que constituyan un aumento en el transporte de sustancias tóxicas y/o corrosivas, sino sólo cambio en su diseño.

*“g.3. 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;”*

Flexibilizar el transporte ferroviario de Ácido Sulfúrico aprobado mediante RCA N°0367/2009, a través de la incorporación de isotanques, locomotoras de 3.000 HP de tracción y aumentar 24 a 47 el número de carros del convoy, no modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto original, dado que el cambio propuesto sólo modifica el diseño de operación y no cambia otra variable del proyecto aprobado mediante RCA N°0367/2009, por lo tanto, su desarrollo será de acuerdo a las mismas condiciones y etapas aprobadas.

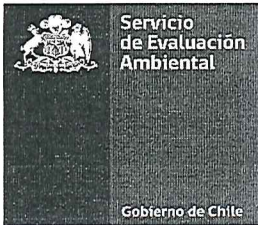
*“g.4. Las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente, se ven modificadas sustantivamente”.*

El Proyecto ya evaluado, no posee medidas de mitigación, compensación o reparación susceptibles de modificar, debido a que fue evaluado mediante una Declaración de Impacto Ambiental, al no generar los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley 19.300.

4. Que, conforme a lo anteriormente expuesto, es posible señalar que el Proyecto **“Modificación a la RCA 367/2009 “Transporte Ferroviario de Ácido Sulfúrico en Línea Principal-FCAB”**” no constituye un cambio de consideración al proyecto referido en el numeral 1 de los Vistos de la presente Resolución, en los términos definidos en el artículo 2 letra g) del Reglamento del SEIA,
5. Que, en virtud de lo anteriormente expuesto,

#### **RESUELVO:**

1. El Proyecto **“Modificación a la RCA 367/2009 “Transporte Ferroviario de Ácido Sulfúrico en Línea Principal-FCAB”**”, **no debe ingresar obligatoriamente al SEIA**, ya que no reúne los requisitos expuestos en el Considerando 3, de la presente resolución.
2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes



proporcionados por la Señora Solange Medina Espinoza y el Señor Carlos Acuña Cares, ambos en representación de Antofagasta Railway Company P.L.C. (FCAB), 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.

3. El presente acto no es susceptible de modificar, aclarar, restringir o ampliar las RCA relacionadas con el proyecto o actividad original, ni tampoco tiene el mérito de resolver la evaluación ambiental de una modificación al mismo, sino tan solo 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.

#### ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y ARCHÍVESE



*Daniela Luza Rojas*  
**DANIELA LUZA ROJAS**  
Directora (S) Regional  
Servicio de Evaluación Ambiental  
Región de Antofagasta

/ NMM / JFM

#### Distribución:

Atte. Señora Solange Medina Espinoza y el Señor Carlos Acuña Cares, ambos en representación de Antofagasta Railway Company P.L.C. (FCAB). Dirección: Bolívar 255, Antofagasta.

C.c.

- Superintendencia del Medio Ambiente.
- SEREMI de Bienes Nacionales, Región de Antofagasta.
- Archivo SEA Antofagasta, ID GD 19732/2018.