



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

RESOLUCIÓN EXENTA N° 0283 /2019

ANTOFAGASTA, 26 NOV 2019

VISTOS:

1. El Ord. N° 416 de fecha 10 de mayo de 2019, ingresado con fecha 13 de mayo de 2019, en el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Antofagasta (en adelante "SEA Antofagasta"), mediante la cual la señora Mariana Concha Mathiesen en representación de la Dirección General de Obras Públicas (en adelante el "Proponente"), consulta respecto de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "SEIA") del Proyecto "**Mejoramiento Ruta 27-CH, Sector San Pedro de Atacama – Paso Jama, Región de Antofagasta**" (en adelante el "Proyecto").
2. La carta D.R. N° 0190/2019 de fecha 4 de julio de 2019 del SEA Antofagasta, solicitando antecedentes adicionales y aclaraciones al Proponente, respecto de la consulta de pertinencia del Vistos 1 anterior.
3. El Ord. N° 645 de fecha 26 de julio de 2019, ingresado con fecha 30 de julio de 2019 en el SEA Antofagasta, mediante el cual, el Proponente solicita aumento de plazo, hasta el 23 de agosto del presente año, para presentar los antecedentes solicitados en el Vistos 2 anterior.
4. La carta D.R. N° 0238/2019 de fecha 09 de agosto de 2019 del SEA Antofagasta, mediante la cual se otorga al proponente la extensión de plazo solicitada del Vistos 3 anterior.
5. El Ord. N° 708 de fecha 19 de agosto de 2019, ingresado con fecha 21 de agosto de 2019 en el SEA Antofagasta, mediante el cual, el Proponente acompaña los antecedentes solicitados en el Vistos 2 anterior.
6. La carta D.R. N° 0269/2019 de fecha 11 de septiembre de 2019 del SEA Antofagasta, solicitando antecedentes adicionales y aclaraciones al Proponente, respecto de los antecedentes expuestos en el Vistos 5 anterior.
7. El Ord. N° 916 de fecha 25 de octubre de 2019, ingresado con fecha 28 de octubre de 2019 en el SEA Antofagasta, mediante el cual, el Proponente solicita aumento de plazo, hasta el 15 de noviembre del presente año, para presentar los antecedentes solicitados en el Vistos 6 anterior.
8. La carta D.R. N° 0304/2019 de fecha 30 de octubre de 2019 del SEA Antofagasta, mediante la cual se otorga al proponente la extensión de plazo solicitada del Vistos 7 anterior.

9. El Ord. N° 945 de fecha 13 de noviembre de 2019, ingresado con fecha 14 de noviembre de 2019 en el SEA Antofagasta, mediante el cual, el Proponente acompaña los antecedentes solicitados en el Vistos 6 anterior.
10. 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.
11. El ORD. N° 130844/2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que uniforma criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, e instruye sobre la materia; y el ORD. N° 161081/2016 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental que lo complementa.
12. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley 20.417; en el Decreto Supremo N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, que implementa el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (RSEIA); en la Ley 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; la Resolución N° 7 de 2019, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón; y la Resolución Exenta RA N° 119046/280/2019 de fecha 03 de septiembre de 2019, que nombra al Director Regional de Antofagasta, se dicta lo siguiente:

CONSIDERANDO:

1. Que, la señora Mariana Concha Mathiesen, en representación de la Dirección General de Obras Públicas, en documento indicado en el numeral 1 de los Vistos, complementada con Oficios indicados en Vistos 5 y 9 de la presente Resolución, consultó respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA del Proyecto **“Mejoramiento Ruta 27-CH, Sector San Pedro de Atacama – Paso Jama, Región de Antofagasta”**. De acuerdo con los antecedentes presentados por el Proponente, el proyecto tiene por objetivo mejorar las actuales condiciones de operación y seguridad de la ruta 27-CH, con la finalidad de que esta cuente con un estándar acorde a su condición de camino internacional. El proyecto a desarrollar se describe a continuación:
 - a) El Proyecto se emplaza en la Región de Antofagasta, Provincia de El Loa, Comuna de San Pedro de Atacama. La Ruta 27-CH, comienza en la intersección de la Ruta 23-CH, en la localidad de San Pedro de Atacama, y finaliza en el Paso Fronterizo de Paso Jama, con una extensión total de 156 km aproximadamente, cumpliendo su función de ruta internacional hasta el límite con Argentina. En específico, el proyecto en comento comienza en el Km 74 de la ruta, punto que coincide aproximadamente con la cota de nieve y finaliza en el Km 125, teniendo una longitud de 51 Km aproximadamente.
 - b) Las coordenadas asociadas al inicio y término del proyecto se encuentran adjuntas en la siguiente tabla:

Tabla N°1. Coordenadas

Hito	Km	Coordenadas UTM 19S (Datum WGS 84)	
		Este	Norte
Inicio del proyecto	74	641.834	7.449.475
Término del proyecto	125	669.599	7.433.387

- c) El proyecto considera la ejecución de actividades en áreas que indica el artículo 10 letra p) de la Ley 19.300 y oficio Ord. N° 130.844/13, del SEA, que “Uniforma criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”. En este sentido el proyecto se emplaza dentro de las siguientes áreas:

Tabla N°2. Áreas protegidas y colocadas bajo protección oficial.

Área	Acto Administrativo	Km de Inicio	Km de Término	Longitud (m)
Acuífero de las vegas de Quepiaco, Vizcachas, Cerro Yalquis, La Azufrera.	Resolución DGA N°87/2006	74	77	3.159
Acuífero de las vegas de Peñablanca, Peñablanca	Resolución DGA N°87/2006	80	80	400
Sitio Ramsar "Salar de Pujsa"	Declarado Sitio Ramsar 14 de agosto de 2009	85	90	4.821
Acuífero de las vegas de Aguas Calientes 6, 3 Aguas, Aguas Calientes, La Pacana.	Resolución DGA N°87/2006	103	118	15.150
Reserva Nacional Los Flamencos	Decreto N°50/1990 del Ministerio de Agricultura	104	117	13.043
Sitio Ramsar "Salar de Tara"	Declarado Sitio Ramsar 12 de diciembre de 1996	112	113	1.115

- El proyecto se encuentra emplazado parcialmente al interior de **3 sectores de acuíferos protegidos** por resolución emanada de la Dirección General de Aguas, ninguna de las obras implementadas por el proyecto, afectaran los flujos hídricos superficiales y/o subterráneos, que alimentan y sustentan vegas y bofedales. Lo anterior, en concordancia con lo señalado por la DGA de la Región de Antofagasta, la que a través del Ord. N°185 del 05.04.19 (documento presentado en Vistos 1 de la presente resolución), establece que el proyecto *“no es susceptible de causar nuevos impactos ambientales significativos en el ámbito estricto de nuestro servicio, en el entendido que en la fase de construcción no serán afectados los cuerpos de agua superficial ni la vegas y/o bofedales presentes producto de la intervención antrópica inherente a este tipo de faena, debiendo tomar la inspección fiscal del presente contrato, las medidas que correspondan durante dicha etapa”*
 - Para el **Salar de Pujsa y Salar de Tara**, el proyecto se restringe a la faja existente de la ruta, realizando sólo trabajos de mejoramiento de pavimento, por lo cual no habrá una pérdida ni intervención en superficie de estos hábitats que se encuentran protegidos.
 - **Reserva Nacional de Los Flamencos**, en ambas áreas protegidas, las obras de mejoramiento se emplazan al interior de la faja vial existente. Específicamente en la zonificación de uso especial que posee el Plan de Manejo de la Reserva, la cual se encuentra destinada a obras de carácter público, en la cual la sección del proyecto se enmarcará íntegramente no afectando sectores que poseen un mínimo grado de intervención.
- d) El desarrollo del proyecto consiste en incorporar bermas, pistas lentas, pistas de emergencia y zonas de descanso según necesidad, para un diseño cuya velocidad de proyecto fluctúa entre 70 y 80 km/h con restricciones puntuales, en consideración a sus características de camino primario (ruta internacional, con sectores de

montaña), y que además permita el acceso en forma segura a caminos transversales. A continuación se describen los mejoramientos a desarrollar en la ruta:

Diseño geométrico: El diseño considerado, si bien incrementa los movimientos de tierra al proyectar curvas más amplias en planta, disminuye las pendientes en alzado, con lo cual aumenta el grado de seguridad para el usuario.

El proyecto contempla que los vehículos transiten a velocidades que fluctúan entre 70 y 80 km/h, con excepción del sector denominado "Cuesta de la Pacana" que se proyecta una velocidad de 40 km/h.

En la siguiente tabla, se informa la tramificación de velocidad de proyecto de acuerdo con tramos de implementación.

Tabla N°3. Tramificación de velocidad de proyecto

Km Inicio	Km Término	Km/h
74	95	80
95	97	70
97	99	40
99	125	80

Bermas: El proyecto contempla la incorporación de bermas a ambos costados de la ruta de 1,5 m. de ancho en sectores montañosos y berma de 2,0 m. en sectores más llanos. Al respecto, cabe aclarar que se denomina "berma" a una zona adyacente a las pistas de circulación que sirva para detención temporal en caso de emergencias. En la Tabla N°3, se presentan los anchos de Berma utilizados en el estudio:

Tabla N°4. Sectores con Berma.

Km Inicio	Km Término	Ancho de Berma (m)
74	101	1,5
101	125	2,0

Pistas de emergencia: el proyecto contempla la generación de pistas de emergencia. Entendiendo como una pista de emergencia una zona especialmente habilitada que permite que vehículos, que estén con problemas con su sistema de frenado, puedan utilizarla y detenerse en forma segura. Se ubican principalmente en zonas de descenso pronunciado. La ubicación de las pistas de emergencia se detalla en la siguiente tabla.

Tabla N°5. Pistas de Emergencia

Km	Longitud	Lado
91	323	Izquierda
94	286	Izquierda
98	259	Derecha
100	362	Derecha
102	345	Derecha

Pistas lentas o auxiliares: El proyecto considera pistas lentas o auxiliares para vehículos pesados. En la Tabla N°5 se indica la ubicación de estas pistas.

Tabla N°6. Pistas lentas o auxiliares

Km	Longitud	Lado
90	2.500	Derecha
96	7.300	Izquierda
119	1.000	Derecha

Miradores: El presente proyecto contempla el mejoramiento de miradores existentes, esto considerando la relevancia de los atractivos naturales que la ruta posee y su belleza escénica.

El proyecto de miradores se ha basado en la cultura Atacameña y sus simbolismos, con un diseño no invasivo que complementará el espacio ocupado actualmente. De este modo, el fundamento de la expresión de diseño de los miradores trata de plasmar una equivalencia entre la tipología arquitectónica y el paisaje existente en la zona.

Los pétreos propuestos, muy comunes en el paisaje actual, respetan los perfiles existentes y resaltan su imponente imagen de vacío limitado por los bordes montañosos. En relación con esto se proyectan intervenciones que intentan ser lo menos invasivas, por el contrario, se intenta mezclar o armonizar las infraestructuras propuestas con el paisaje actual.

En la siguiente tabla se indica el Km donde se localizan estos miradores.

Tabla N°7. Miradores existentes

Km	Denominación	Lado
76,7	Sector Quepaicó	Derecho
109,6	Sector Laguna Negra	Izquierdo

Cruces de animales: En el proceso de socialización del proyecto a los servicios públicos competentes, CONAF ha relevado la existencia de sectores en los que se tiene registro respecto al cruce de vicuñas desde un lado a otro de la ruta. Al respecto, el proyecto considera la incorporación de señalética de tipo animal indómito, para prevenir a los usuarios de la ruta sobre la existencia de sectores con cruce de animales.

Tabla N°8. Sectores en los que CONAF tiene registro de cruce habitual de Vicuñas.

Dm Inicio	Dm Término
44.500	44.550
46.600	46.650
53.200	53.250
74.700	74.550
75.300	75.350
81.000	81.050
81.800	81.850
82.500	82.550
92.300	92.350
107.000	107.050
110.400	110.450
115.100	114.150

- e) **Aspectos Constructivos Relevantes:** Durante la construcción de la obra, será necesario desarrollar una serie de actividades anexas de apoyo a la misma: instalaciones de faenas, campamentos, plantas de procesamiento de material y botaderos, entre otras, respecto de todas las cuales se instruirá al contratista, emplazarlas fuera de los límites de las áreas protegidas y colocadas bajo protección oficial.

Respecto de los áridos necesarios para la obra, éstos serán adquiridos a través de terceros que cuenten con los permisos respectivos, según corresponda.

El agua industrial a utilizar será abastecida a partir de terceros debidamente autorizados, prohibiéndose a todo evento la extracción y vertido desde y hacia vegas y bofedales.

- f) **Cronograma:** Debido a la extensión de la ruta y las condiciones climatológicas adversas para las faenas de construcción (con una alta posibilidad de nieve durante gran parte del año), se tiene considerado tramificar las obras destinadas al mejoramiento vial. Esta tramificación facilitará planificar las partes acciones y obras acotando la construcción y permitiendo poner énfasis en las singularidades presentes al interior de cada tramo. Preliminarmente, se contemplan los siguientes 3 tramos:

- Tramo 1: Inicio: Km 74 Fin: Km 86
- Tramo 2: Inicio: Km 86 Fin: Km 104
- Tramo 3: Inicio: Km 104 Fin: Km 125

Se estima que la materialización de los 3 tramos tardará aproximadamente 48 meses (considerando periodos de paralización por las condiciones climáticas). El inicio de las obras ésta previsto aproximadamente para el mes de marzo del año 2021.

- g) **Mano de obra:** Se contempla para la ejecución del proyecto una mano de obra promedio de 50 trabajadores mensuales, considerando un máximo de 70 trabajadores. Esta información es susceptible de cambios en función de las adecuaciones que se requieran para su materialización en terreno.
- h) **Emisiones y residuos:** A continuación se describen las principales emisiones y residuos generados con motivo del mejoramiento de la ruta.

Emisiones atmosféricas: Corresponden principalmente a material particulado respirable (MP10) y material particulado respirable fino (MP2,5), generado por las actividades de excavación, relleno, carga y descarga, transporte de material de construcción y personal. Además se generarán gases (CO, NOx, y HC) provenientes de la utilización de maquinaria y operación de grupos electrógenos. Respecto a las emisiones atmosféricas producto de las maquinarias y vehículos necesarios para la ejecución de la obra, se vigilará que éstos cuenten con sus respectivas revisiones técnicas y permisos de circulación vigentes, que transiten por la ruta encarpados, y que el tránsito se realice a baja velocidad.

Ruido y Vibraciones: Producto del desarrollo del proyecto se generarán ruidos asociados a las actividades de movimiento de tierra con maquinaria pesada y tronaduras, los cuales se realizarán en horario diurno. Respecto al uso de explosivos, existen tramos del camino en que existe roca, por lo cual podría requerirse de su uso. Respecto a los tramos que intervienen con las áreas protegidas, según indica el titular que no hay presencia de material a remover que justifique el uso de tronaduras.

Con el objetivo de descartar posibles impactos por ruido y vibraciones, generados productos de uso de maquinaria pesada y tronaduras, el proponente realizó modelaciones para éstas, considerando los peores escenarios. Primeramente, se determinaron 11 puntos de monitoreo de ruido y vibraciones a lo largo de proyecto, estos corresponden a:

Tabla N°9. Localización puntos de monitoreo.

N°	Dm	Sector	Receptor
1	35.000	Ruta 27-CH	Fauna
2	42.500	Complejo Fronterizo Hito Cajón	Humano
3	57.100	Acceso Observatorio ALMA	Fauna
4	77.100	Bofedal de Quepiaco	Fauna
5	79.000	Quebrada Quepiaco	Fauna
6	83.150	Laguna Quepiaco	Fauna
7	101.500	Cuesta La Pacana – Acceso Salar de Tara	Fauna
8	111.300	Salar Aguas Calientes – RN Los Flamencos	Fauna
9	113.300	Laguna Negra – RN Los Flamencos	Fauna
10	125.000	Ruta 27-CH	Fauna
11	117.900	Laguna Seca – RN Los Flamencos	Fauna

De acuerdo a los resultados de modelación de ruido producto del uso de maquinaria pesada, el titular señala que en la mayoría de los receptores el proyecto cumple con los valores establecidos en el D.S. N°38/12 del Ministerio del Medio Ambiente, y en la Guía Técnica EPA, esta última utilizada de referencia para el receptor fauna. Sólo en los receptores identificados como Bofedal Quepiaco y Quebrada Quepiaco, los niveles de ruido son superiores al valor establecido en la Guía Técnica EPA para la componente fauna, por lo que el proponente utilizará una barrera móvil, confeccionada por tableros de OSB de 15 mm de espesor, la cual permitirá reducir los niveles de ruido.

En cuanto al ruido generado por tronaduras, los resultados de modelación demuestran que se cumple con los valores de referencia establecidos en normativa.

Finalmente, respecto a los resultados obtenidos de la modelación de vibraciones, señalar que para el caso del componente fauna, no existe un límite establecido por normativa nacional o internacional. Sin embargo, la velocidad de vibración proyectada fue comparada con valores de referencia establecidos para receptores humanos, siendo estos valores menores a los señalados en la norma de referencia. En la siguiente tabla se identifica la normativa de referencia utilizada.

Tabla N°10. Normativa de referencia.

Componente	Receptor	Norma/Guía
Ruido	Fauna	Effects of Noise on Wildlife and Other Animals”, 1971, United States Environmental Protection Agency (EPA)
Ruido	Humano	Australian Standard AS 2187.2:2006 Explosives-Storage and use. Part 2: Use of Explosives.
Vibraciones	Humano	
Vibraciones	Humano	FTA Report No. 0123, 2018, “Transit Noise and Vibration Impact Assessment Manual”.

Residuos de la construcción (RESCOM): Corresponden a residuos inertes derivados de la construcción, con carácter no peligrosos, los que corresponden a despuntes de metal, despuntes de madera, envases vacíos de insumos inertes, etc.

Los residuos generados se dispondrán temporalmente en lugares específicos dentro de la instalación de faena hasta su envío a destino final, el que dependerá de su potencial de reciclaje y tipología. Por esta razón los residuos serán segregados para

su posterior reciclaje, en caso de ser posible. Cabe señalar además que serán dispuestos en sitio de disposición final autorizado.

Además, los materiales inadecuados procedentes de la excavación de la caja del camino, o los excedentes de material, correspondientes a tierras, rocas y terreno de cualquier naturaleza, se destinarán a sitios de disposición final autorizados.

Residuos Peligrosos: Los residuos sólidos peligrosos (RESPEL) se generarán diariamente y son provenientes de la manipulación de equipos (aceites, grasas, aditivos, etc.)

Este tipo de residuos no se mezclarán con los del tipo inerte o escombros. Para esto se dispondrá una zona habilitada al interior del área de acopio temporal para este tipo de residuos, de esta forma se evitará que en los sitios de disposición final pudiesen causar detrimento en la calidad de la napa por lixiviación o lavado de suelo en el mismo sitio. Lo señalado anteriormente, se llevará a cabo según lo establecido en la norma del D.S. N° 148/03 del MINSAL.

Respecto del transporte y disposición final, los residuos peligrosos serán posteriormente recogidos y dispuestos en una instalación autorizada por parte de la SEREMI de Salud Regional y que cuente con sus permisos al día.

Residuos Sólidos domiciliarios (RSD): Corresponden a residuos generados por el personal de obra. Dichos residuos se almacenarán de forma transitoria en contenedores rotulados especialmente destinados para ello con tapa y al interior de bolsas plásticas para evitar la proliferación de vectores de interés sanitario (moscas, animales, roedores). Su retiro se realizará en forma periódica con la finalidad de evitar descomposición de los restos de alimentos, por tanto, generación de malos olores y atracción de vectores sanitarios (moscas, ratones, otros insectos), evitando la generación de focos de insalubridad. La disposición final será provista por una empresa autorizada ante la Autoridad Sanitaria para dichos fines.

Residuos Líquidos: Las aguas servidas domésticas, serán provenientes del personal de la obra, los cuales serán generados durante el periodo que dure la faena. De acuerdo a lo indicado en el D.S. 594/00, se utilizará baños químicos sólo en caso de que la faena se encuentre a una distancia mayor a 75 m de los servicios sanitarios o más de 5 minutos de traslado para las personas. El servicio de instalación, mantención y disposición de los baños químicos en los frentes de trabajo será de responsabilidad del contratista autorizado.

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, la Ley N°19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente, en su artículo 10°, y el Decreto Supremo N° 40/2012 sobre Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en su artículo 3°, contemplan los Proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al SEIA, entre ellos, en lo señalado en el literal e) y p) del artículo 10° de la Ley 19.300 y literales e.8.) y p), del artículo 3° del RSEIA:

“e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.

e.8. Se entenderá que los caminos públicos pueden afectar áreas protegidas, cuando se localicen en las áreas definidas en el inciso quinto del artículo 8 de este Reglamento.”

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, el trazado del proyecto tendrá una extensión total de 55 km, sin embargo 37 km se emplazan sobre las áreas colocadas bajo protección oficial; Acuíferos protegidos, Sitio Ramsar “Salar de Pujsa” y “Salar de Tara”, y Reserva Nacional Los Flamencos.
5. Que, la duración del proyecto será de 48 meses, ya que el tramo a intervenir coincide con la cota de nieve, por lo cual sólo podrán ejecutarse trabajos cuando las condiciones climáticas lo permitan. Sin embargo, este período de trabajo coincidirá con la temporada que presenta mejores condiciones para la visita de turistas a los atractivos naturales del sector, como lo son el Salar de Tara y Reserva Nacional Los Flamencos. Indicar además que, la fauna, flora y vegetación de la zona también presentan mayor actividad y florecimiento durante el período de primavera verano.
6. Que, la Ruta 27-CH es la única vía de acceso establecida para acceder a zonas turísticas, para el tránsito de mercancías provenientes desde Bolivia (Paso Fronterizo Hito Cajón) y Argentina (Pazo Fronterizo Paso Jama), por lo que el proponente deberá habilitar rutas auxiliares provisionarias de modo tal que permita mantener el tránsito del sector. Cabe señalar que, en caso de intervenir nuevas áreas para la habilitación de caminos provisionarios, éstas podrían generar efectos negativos sobre las componentes ambientales que son objeto de protección en estas áreas protegidas, tales como el hábitat de fauna, flora y vegetación altoandina, vegas y bofedales. Por consiguiente, la habilitación de caminos auxiliares provisionarios dentro de las áreas protegidas podría constituir una intervención de gran importancia, la cual dependerá de la identificación del trazado, de las distintas alternativas para llevarlo a cabo (tipo de rodado) y de la complejidad morfológica del territorio.
7. Que, de acuerdo con la información proporcionada por el proponente respecto a las emisiones de ruido, estas exceden el valor de referencia establecido por la EPA para la componente fauna, en específico en dos puntos receptores (Bofedal y Quebrada Quepiaco) por lo cual se propone el uso de pantallas acústicas para disminuir el efecto negativo de los ruidos provocados por el uso de maquinaria pesada. Al respecto señalar que, la medida propuesta para reducir los efectos negativos de las emisiones de ruido sobre la componente fauna, debe ser evaluada ambientalmente para determinar su efectividad; sin embargo, el proceso de evaluación de medidas propuestas para reducir y/o eliminar efectos negativos sobre alguna componente ambiental, se realiza a proyectos que han sido sometidos al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental

(SEIA), ya sea a través de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) o Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

8. Que, conforme a lo anteriormente expuesto, es posible señalar que el Proyecto **cumple con las condiciones de ingreso obligatorio al SEIA**, ya que contempla obras y actividades sobre áreas colocadas bajo protección oficial, las cuales, serán susceptibles de causar impacto ambiental sobre áreas tipificadas en la letra p) del Art. 3° del RSEIA, que constituyen recursos ecosistémicos de alto valor ambiental, de relevante importancia para la conservación de la biodiversidad.
9. Que, en virtud de lo anteriormente expuesto,

RESUELVO:

1. El Proyecto “**Mejoramiento Ruta 27-CH, Sector San Pedro de Atacama – Paso Jama, Región de Antofagasta**” debe ingresar obligatoriamente al SEIA, ya que 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 Mariana Concha Mathiesen en representación de la Dirección General de Obras Públicas, 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. 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



RAMÓN GUAJARDO PERINES
Director Regional
Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Antofagasta

DJR/NMM/MDB/mb

Distribución:

Atte. Señora Mariana Concha Mathiesen, en representación de la Dirección General de Obras Públicas.
Dirección: Morandé 59, piso3, Santiago. Correo Electrónico mariana.concha@mop.gov.cl;
mauricio.lavin@mop.gov.cl.

C.c.

- Superintendencia del Medio Ambiente.
- SEREMI de Obras Públicas, Región de Antofagasta.
- Dirección Regional de Vialidad, Región de Antofagasta.
- Archivo SEA Antofagasta, Perti-2019-2428