



SE PRONUNCIA RESPECTO A CONSULTA DE PERTINENCIA DEL PROYECTO “AJUSTE EN LA FRECUENCIA DE TRANSITO DE CAMIONES DE CONCENTRADO DEL PROYECTO HIPÓGENO”.

Resolución Exenta N°085

La Serena, 11 de julio de 2017.

VISTOS:

1. La Ley N°19.300, Sobre Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley N°20.417.
2. 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.
3. El Decreto Supremo N°40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en adelante RSEIA.
4. La Resolución N°1.600 de 2008 de la Contraloría General de la República, que Establece Normas de Exención del Trámite de Toma de Razón.
5. El oficio Ord. N°131456/2013 del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, de fecha 12 de Septiembre de 2013, que Imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y que establece los criterios para decidir sobre la pertinencia de someter al SEIA la introducción de cambios a un proyecto o actividad.
6. El Estudio de Impacto Ambiental, en adelante EIA, del proyecto denominado “**Proyecto Hipógeno**”, ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental con fecha 16/02/2006, del titular Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo.
7. La Resolución Exenta N°104 de fecha 13 de junio de 2007, de la Comisión Regional del Medio Ambiente Región de Coquimbo, que califica ambientalmente favorable el EIA del proyecto denominado “**Proyecto Hipógeno**” (en adelante RCA N°104/2007) del titular Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo.
8. La carta de fecha 06/02/2017 del Sr. Francisco Allendes Barros, en representación de Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo, recepcionada en oficina de partes del Servicio de Evaluación Ambiental Región de Coquimbo con fecha 07/02/2017 (Ingreso N°0148), mediante la cual consulta sobre modificaciones a realizar a la RCA N°104/2007.
9. El oficio Ord. N°016, de fecha 03/03/2017, del SEA Región de Coquimbo, mediante el cual solicita informe a la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones Región de Coquimbo, a la Ilustre Municipalidad de Andacollo y a la Ilustre Municipalidad de Coquimbo, respecto de la modificación solicitada por Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo.
10. El oficio Ord. N°280, de fecha 21/03/2017, de la Ilustre Municipalidad de Andacollo, recepcionado en esta Dirección Regional con fecha 22/03/2017.
11. El oficio Ord. N°751, de fecha 05/04/2017, de la Ilustre Municipalidad de Coquimbo, recepcionado en esta Dirección Regional con fecha 06/04/2017.
12. El Oficio Ord. N°257, de fecha 03/04/2017, de la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones Región de Coquimbo, recepcionado en esta Dirección Regional con fecha 20/04/2017.

13. La carta N°042 de fecha 08/05/2017 del SEA Región de Coquimbo, dirigida al titular en que se solicitan mayores antecedentes.
14. La carta de fecha 08/06/2017 del Sr. Francisco Allendes Barros, en representación de Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo, recepcionada en oficina de partes del Servicio de Evaluación Ambiental Región de Coquimbo con igual fecha (Ingreso N°0605) mediante la cual entrega los antecedentes solicitados.
15. El oficio Ord. N°067, de fecha 20/06/2017, del SEA Región de Coquimbo, mediante el cual envía antecedentes adicionales a la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones Región de Coquimbo, respecto de la modificación solicitada por Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo.
16. El Oficio Ord. N°530, de fecha 05/07/2017, de la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones Región de Coquimbo, recepcionado en esta Dirección Regional con igual fecha.

CONSIDERANDO:

1. Que, en el EIA individualizado en el numeral 6 de los vistos de la presente resolución se estipuló lo siguiente:

a. Capítulo 1, numeral 1.6.1.6.1:

[...] Transporte de Concentrado

Se considera el transporte diurno y/o nocturno en camiones por las rutas que unen la comuna de Andacollo con el Puerto de Coquimbo. El transporte de concentrado, si bien será desarrollado por una empresa transportista, CDA exigirá contractualmente, y verificará constantemente que se desarrolle dando estricto cumplimiento a lo establecido en la normativa vigente [...].

b. Capítulo 1, numeral 2.3.6.1.2. Transporte de Concentrado en la etapa de operación del proyecto.

El concentrado deberá ser transportado desde el área de filtrado de la Planta (capacidad de acopio es aproximadamente de 4.000 toneladas), hasta el acopio en puerto de Coquimbo (capacidad de acopio es de aproximadamente 30.000 toneladas). La razón de transporte será de 45 camiones/día aprox., los cuáles serán distribuidos dentro de las 24 horas del día de manera de no generar congestión en las rutas.[...]

2. Que, en RCA N° 104/2007, se estipuló lo siguiente:
Considerando 4

[...] El concentrado deberá ser transportado desde el área de filtrado de la Planta, hasta el acopio en puerto de Coquimbo (cuya capacidad de acopio será aproximadamente 30.000 toneladas). La frecuencia de transporte será de 45 camiones/día, los cuales serán distribuidos dentro de las 24 horas del día de manera de no generar congestión en las rutas (aproximadamente 2 camiones por hora). [...]

3. Que, mediante cartas indicadas en el numerales 8 y 14 de los vistos de la presente resolución, el Sr. Francisco Allendes Barros, en la representación en que comparece, solicita opinión respecto de cambios o modificaciones a realizar al proyecto denominado “**Proyecto Hipógeno**” individualizado en el numeral 6 de los vistos de la presente resolución, los cuales consistirán básicamente en lo siguiente:

Ajustar el horario de transporte de concentrado preferentemente en horario diurno, desde la planta de filtrado en Andacollo, hasta el Puerto de Coquimbo. Distribuir los 45 camiones/día de transporte de concentrado preferentemente en horario diurno, lo que significa un flujo aproximado de 6 a 8 camiones/hora.

4. Que el artículo 8 inciso primero de la Ley N°19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente, 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”*.
5. Que el artículo 2 letra g) del RSEIA establece la definición de modificación de proyecto o actividad, indicando que corresponde a la *“[...] 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. Se entenderá que un proyecto o actividad sufre cambios de consideración cuando:*

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;

El artículo 3 del RSEIA presenta la lista de proyectos nuevos o modificaciones a proyectos existentes, que pueden calificar como susceptibles de generar un impacto ambiental significativo al medio ambiente, o a uno o más de sus componentes. Al comparar la descripción de las obras y acciones que intervienen al proyecto denominado **“Proyecto Hipógeno”** y las disposiciones del citado Reglamento, se concluye que no existe una tipología que coincida con la información entregada.

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;

El proyecto denominado **“Proyecto Hipógeno”** fue evaluado y calificado ambientalmente favorable dentro del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que no se configura esta situación.

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; o

De acuerdo a los antecedentes aportados por el representante legal, las obras o acciones tendientes a intervenir el proyecto denominado **“Proyecto Hipógeno”** no modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad dado lo siguiente:

La modificación consiste en un ajuste en el horario del transporte de camiones de concentrado en horario diurno, lo que implica una redistribución de los camiones, restringiendo el transporte nocturno a situaciones excepcionales. Lo anterior, no aumenta el número de camiones, ni tampoco las rutas de transporte y puntos de origen o destino, respecto de lo evaluado y aprobado en la RCA N°104/2007.

Los principales impactos ambientales del proyecto original y su variación con respecto a la situación aprobada son:

a) Impacto Vial

Para evaluar este impacto, es necesario considerar que:

- Las rutas empleadas, corresponden a caminos públicos que cuentan con pavimento asfáltico o de hormigón, no utilizándose caminos de tierra en el transporte de concentrado de cobre.

- Los camiones transitan por el By Pass de Andacollo, medida establecida en la RCA y ejecutada por CMTCDA. Dicho By Pass cuenta con 5,5 km de extensión y evita el tránsito de camiones por las calles de Andacollo.
- Parte de la ruta a utilizar cuenta con doble calzada, lo que permite un mejor flujo del tránsito vehicular (por ejemplo, la Ruta D-35 y Avenida La Cantera, fueron recientemente ampliadas).
- Actualmente, se encuentra en construcción la doble calzada entre Ovalle y Coquimbo, por la Ruta D-51.

En relación al ajuste en el horario de transporte de camiones a un horario diurno, es posible señalar que éste se traduciría en un aumento en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado en horario diurno, la cual dependiendo de la temporalidad, sería de 6 a 8 camiones por horas, es decir se pasará de una situación base de 45 camiones en 24 horas a 45 camiones en 12 horas/día. Lo anterior, y tomando en cuenta las consideraciones de estructura vial señaladas precedentemente, no implicarán un aumento significativo en la situación vial circundante, lo cual se evidencia en los resultados del Estudio de Impacto Vial y el “Estudio de sensibilidad para el Transporte de cargas proyecto Hipógeno Teck-CDA”, adjuntos en el Anexo D y E de la Consulta de Pertinencia, respectivamente.

Específicamente, el Estudio de Impacto Vial concluye lo siguiente:

- “[...]el flujo vehicular del proyecto es bajo y no alcanza a generar grandes impactos en las intersecciones modeladas, aun cuando se ha simulado la peor situación de cada una de ellas, vale decir, en el período horario peak”;
- “[...]el proyecto genera una mínima alteración sobre la vialidad del área de influencia, destacando que el flujo vehicular asociado no genera aumentos en los grados de saturación, por lo que son imperceptibles para los usuarios de la red”;
- “[...]se concluye que, desde el punto de vista del tránsito, la operación de este proyecto es totalmente factible bajo las condiciones prevalecientes en el sector de emplazamiento, dado que ningún arco supera el 85%. Por lo anterior, se entiende que el proyecto genera un impacto mínimo”.

Lo anterior, no dista mayormente con los resultados de la modelación vial efectuada en el marco del “**Proyecto Hipógeno**”, la cual evidenció que éste generaría un bajo impacto vial, por lo tanto, un aumento de carácter menor, no arrojaría variaciones de consideración respecto de este componente.

Asimismo, el “Estudio de sensibilidad para el Transporte de cargas proyecto Hipógeno Teck-CDA”, concluye que se puede establecer un nuevo flujo de proyecto diario, el cual dependiendo de la temporada, puede ser de 6 a 8 camiones promedio hora, sin que se modifique los niveles de servicio actuales de las vías que componen la ruta de transporte.

En relación a otros impactos asociados a la vialidad del proyecto, es posible señalar que:

- Respecto de la modificación de los tiempos de viaje de la población vecina, es posible señalar que el ajuste en el horario de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado no modifica sustantivamente la extensión, magnitud o duración de este impacto ambiental, puesto que no se incrementa el número diario de camiones aprobados (45) y el cambio en análisis sólo implica un ajuste en el horario diurno de 6 a 8 camiones por hora aproximadamente. Asimismo, una parte de la ruta utilizada para el transporte corresponde al By Pass de Andacollo, por lo que no se transita al interior de dicha ciudad, además parte de la ruta a utilizar cuenta con doble calzada, disminuyendo las posibilidades de congestión.
- En relación al aumento de riesgo de accidentes de tránsito, el ajuste en el horario de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado no modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de este impacto, puesto que no se incrementa el flujo diario de camiones (45) que circulan por las localidades de El Sauce, Maitencillo y El Peñón. Por el contrario, se estima que la reducción del transporte nocturno puede disminuir el riesgo de accidentes de tránsito, debido a menor visibilidad, menor maniobrabilidad, entre otros.

- En lo que guarda relación con la alteración del desplazamiento de personas en festividades religiosas, es posible indicar que el ajuste en el horario de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado no modifica sustantivamente la extensión, magnitud o duración del impacto, puesto que durante el desarrollo de la Fiesta Religiosa de Andacollo, CMTCDA suspende el transporte de concentrado al puerto de Coquimbo.
- Respecto del aumento flujo vehicular en las Rutas D-51 y 43 CH, el ajuste en el horario de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado no modifica sustantivamente la extensión, magnitud o duración de este impacto ambiental, puesto que el flujo vehicular considerado para el transporte de concentrado por las rutas D-51 y 43 CH no implica un aumento sustantivo, según lo indica el Estudio de Impacto Vial y “Estudio de sensibilidad para el Transporte de cargas proyecto Hipógeno Teck-CDA”.

En este sentido, considerando el tipo de rutas que utiliza el proyecto, el aumento no sustantivo de camiones por hora, la disminución de riesgos de accidentes viales nocturnos, es posible señalar que no se modifican sustantivamente los impactos viales evaluados en el proyecto denominado **“Proyecto Hipógeno”**.

b) Calidad del Aire

El ajuste en el horario de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado, no modifica sustantivamente la extensión, magnitud o duración de la calidad de aire por emisión de MP-10, puesto que no se incrementa el número diario de camiones aprobados (45 camiones/día de concentrado), ni las rutas a utilizar, por lo tanto, se descarta un incremento en material particulado y de gases asociados al tránsito de camiones.

A mayor abundamiento, que el cambio consultado no modificará el monto máximo de emisión de MP-10 establecido en el punto 3.2 “Conclusiones respecto de los efectos, características o circunstancias establecidos en el artículo 11 de la Ley 19.300” del Informe Consolidado de la Evaluación del proyecto denominado **“Proyecto Hipógeno”**, el cual corresponde para la etapa de operación a un valor de 3.638,1 kg/día. Lo anterior, debido a que no se aumentará los camiones diarios a transportar concentrado de cobre, sólo se restringirán preferentemente a un horario diurno.

c) Impacto Acústico

El ajuste en el horario de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado generará una modificación en la duración del impacto acústico, por cuanto el transporte de concentrado de cobre se realizará preferentemente en horario diurno. Lo anterior, producirá un impacto positivo en las comunidades cercanas al área de influencia del componente vialidad, dado que la franja horaria en la que se produce, permite disminuir el tiempo de exposición en horas nocturnas, mejorando la calidad de vida de las personas que habitan en las inmediaciones. Lo anterior, se ratifica dado a la solicitud expresa que manifestó la comunidad y el Municipio de Andacollo, en el sentido de restringir el tránsito a horarios diurnos.

d) Extracción y uso de recursos naturales renovables, incluidos agua y suelo.

El proyecto sólo requiere realizar un ajuste al horario de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado, manteniendo los 45 camiones/día, la ruta de transporte y la actual tasa de procesamiento de mineral autorizada mediante la RCA N°104/2007.

Por lo anterior, el mencionado cambio no requiere generar una extracción y uso de recursos naturales renovables, incluidos el agua y el suelo, por lo que no se modificará sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales.

e) Manejo de residuos y productos químicos, organismos genéticamente modificados y otras sustancias que puedan afectar el medio ambiente.

El proyecto sólo requiere realizar un ajuste horario de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado, manteniendo los 45 camiones/día y la ruta de transporte ambos autorizados mediante la RCA.

Por lo anterior, no se realizan cambios respecto de este ítem, no modificando sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales.

Durante el procedimiento de evaluación del EIA del proyecto denominado “**Proyecto Hipógeno**”, se presentó el Estudio de Impacto Vial denominado Estudio Táctico Sin Reasignación Menor de SIGA Consultores (Adenda 1, Anexo 5), el cual analiza y modela el impacto del proyecto en todas las rutas a utilizar, incluyendo las urbanas. Además se adjuntó a la Consulta de Pertinencia el Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU), el cual fue elaborado por la empresa especialista LEN y Asociados. Esta información además será presentada sectorialmente ante la Autoridad competente.

En el informe EISTU que se adjunta se actualizan las rutas de ingreso - egreso al Puerto de Coquimbo, dada las actuales modificaciones al sentido de tránsito e incorporación de la calle Santa Ester formando par con calle 25 de Mayo. Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo se irá adecuando a los eventuales cambios de ruta que el desarrollo urbano vaya planteando y que comúnmente tienden a minimizar la congestión vial.

Se programará la salida de camiones desde faena, a fin de obtener un óptimo uso de la ruta en el horario establecido en la presente Consulta de Pertinencia.

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.”

La modificación horaria de transporte y el consecuente cambio en la frecuencia de tránsito de camiones de concentrado asociadas, no modifican los impactos evaluados, así como tampoco se modifican las medidas de mitigación, reparación y compensación establecidas en la RCA N°104/2007.

6. Que consultados los servicios con competencia en la materia, a saber, SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones Región de Coquimbo, Ilustre Municipalidad de Andacollo e Ilustre Municipalidad de Coquimbo, se pronunciaron en el sentido de que los cambios o modificaciones solicitados por Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo no deben ser evaluados ambientalmente.

RESUELVO:

1. Que, los cambios presentados y descritos, en resumen, en el considerando 3 de la presente resolución, por el Sr. Francisco Allendes Barros, en representación de Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo, **no califican como “cambios de consideración”** del proyecto denominado “**Proyecto Hipógeno**”. De esta forma, no se está ante la figura de una modificación de proyectos que requiere ser presentada al SEIA para su evaluación, tal como establece el artículo 8 de la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente.
2. Se hace presente al titular que el presente acto no es susceptible de modificar, aclarar, restringir o ampliar la Resolución de Calificación Ambiental relacionada 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 sometidos necesariamente a evaluación de impacto ambiental, por no ser de consideración.
3. Lo anterior, es además sin perjuicio del cumplimiento de la normativa sectorial pertinente y que antes de otorgar los permisos sectoriales respectivos, los servicios competentes pudieran solicitar una nueva opinión a esta Dirección Regional respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA, una vez que le sean entregados los antecedentes técnicos del proyecto o actividad que se desea ejecutar.

4. Hacer presente que contra la presente resolución podrá deducirse 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.

Si el recurso deducido por el interesado considera variaciones sustanciales respecto de los antecedentes presentados en la solicitud original, dicho recurso será considerado para todos los efectos como una nueva consulta de pertinencia y dará lugar a un nuevo procedimiento de consulta.

5. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el Sr. Francisco Allendes Barros, en representación de Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo, cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad, la cual no inhabilita en modo alguno a esta Dirección Regional a cambiar la misma en el evento que dichos antecedentes no se ajusten de manera veraz a la realidad, como tampoco a una apreciación o pronunciamiento particular distinto que pudieran tener otros organismos con competencia ambiental.

Anótese, notifíquese por carta certificada al solicitante y archívese.


CLAUDIA MARTÍNEZ GUAJARDO
Directora Regional Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Coquimbo


ORB/JMV.-

Distribución:

- Sr. Francisco Allendes Barros, representante legal Compañía Minera Teck Carmen de Andacollo (Camino a Chepiquilla s/n, Andacollo).
- Sr. Superintendente de Medio Ambiente.
- Sr. SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones Región de Coquimbo.
- Sr. Alcalde Ilustre Municipalidad de Andacollo.
- Sr. Alcalde Ilustre Municipalidad de Coquimbo.
- Archivo OIRS SEA Región de Coquimbo.
- Archivo Resoluciones SEA Región de Coquimbo.

