

RESOLUCIÓN EXENTA QUE SE PRONUNCIA RESPECTO DE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “MODIFICACIÓN AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO AEROPUERTO DIEGO ARACENA DE IQUIQUE”.

IQUIQUE, 31 de Agosto de 2020.

VISTOS:

1. La Ley N°19.300 de 1994, Sobre Bases Generales del Medio Ambiente; el D.S. N°40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (RSEIA); el D.F.L. N°1/19.653 de 2000, del MINSEGPRES que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; y la Resolución N°7 de 2019, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.
2. Lo dispuesto en los artículos 8 y 10 de la Ley N°19.300 y en el artículo 2 letra g) del RSEIA.
3. El Of. Ord. N°131456 de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) que instruye sobre las consultas de pertinencias ingreso de proyectos o actividades o sus modificaciones al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).
4. La Resolución Exenta N°137 de fecha 09 de octubre de 2009, de la Comisión Regional del Medio Ambiente (COREMA), Región de Tarapacá, que califico favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto “Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto Diego Aracena de Iquique - I Región”.
5. La Resolución Exenta N°36 de fecha 20 de mayo de 2019, de la Comisión de Evaluación, Región de Tarapacá, que califico favorablemente la DIA del proyecto “Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto Diego Aracena de Iquique”. (en adelante, el “proyecto original”)
6. La consulta de pertinencia de ingreso al SEIA, presentada con fecha 10 de junio de 2020 a la Dirección Regional del SEA de Tarapacá, por el señor Felipe Fraser González, en representación de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A. (en adelante, el “titular”), respecto del proyecto “Modificación Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Diego Aracena de Iquique” (en adelante, el “proyecto”).
7. Otros antecedentes que forman parte del expediente administrativo de la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA.

CONSIDERANDO:

1. Que mediante presentación de fecha 10 de junio de 2020, el titular de la consulta de pertinencia, solicita que esta Dirección Regional del SEA se pronuncie acerca de si las obras, acciones o medidas del proyecto “Modificación Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Diego Aracena de Iquique”, tendientes a intervenir o complementar el proyecto original y sus anteriores modificaciones, constituyen o no cambios de consideración que ameriten que previo a su ejecución, deban someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

2. Que, la solicitud presentada se relaciona con los siguientes procesos vistos por esta Dirección Regional del SEA de Tarapacá:

El Aeropuerto Diego Aracena de Iquique, corresponde a una infraestructura existente ubicada en el recinto de la Base Aérea “Los Cóndores”, cuya construcción data del año 1973, momento en el que se decide reemplazar el aeródromo de Cavancha, por un nuevo aeropuerto que permitiera el desarrollo de la actividad aérea (nacional e internacional) de acuerdo con las futuras necesidades.

- 2.1. La Resolución Exenta N°137 de 2009 (en adelante “RCA N°137/2009”), que calificó la DIA del proyecto “Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto Diego Aracena de Iquique - I Región”, estimo cambios sobre la infraestructura del mismo, cuya finalidad fue satisfacer las demandas propias de un aeropuerto internacional, considerando lo siguiente:

- Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviones comerciales
- Ampliación del edificio del Terminal de Pasajeros
- Ampliación de zona de estacionamientos
- Modificación en las vías de acceso al aeropuerto y ensanche en las superficies de circulación de vehículos
- Construcción de una nueva torre de control, Edificio DGAC y Edificio de logística
- Modificación de la aducción de agua potable
- Construcción de nueva planta de tratamiento de aguas servidas (y demolición de instalaciones existentes)

- 2.2. La Resolución Exenta N°36 de 2019 (en adelante “RCA N°36/2019”), que calificó la DIA del proyecto “Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto Diego Aracena de Iquique - I Región”, consideró satisfacer las demandas propias de un Aeropuerto Internacional dadas las proyecciones realizadas por la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas e introdujo diversos cambios en cuanto a disposición, los cuales se señalan a continuación:

- Construcción de nuevo edificio SSEI, SAR, casino y auditorio de la DGAC
- Nueva subestación eléctrica DGAC
- Zona de combustible
- Nueva Planta de tratamiento de aguas servidas
- Estación de receptores y transmisores VHF/AM
- Nueva subestación eléctrica concesionaria
- Área de control y supervisión plataforma
- Colector alcantarillado proyectado
- Matriz de agua potable proyectada
- Vialidad proyectada
- Ampliación y mejoramiento terminal de pasajeros
- Mejoramiento del edificio terminal existente
- Ampliación y mejoramiento estacionamientos de pasajeros
- Ampliación plataforma comercial
- Ampliación edificio logístico DGAC

3. Que, según la información proporcionada y los fundamentos esgrimidos por titular, los cambios propuesto incluyen infraestructura adicional, reubicación de instalaciones y cambios en el suministro hídrico industrial para la fase de construcción, que corresponden en síntesis en lo siguiente:

3.1. Instalaciones.

Construcción de 1 nueva caseta de control y 4 nuevas bodegas en las instalaciones de la DGAC, con el objetivo de acopiar excluidos, lubricantes, sustancias peligrosas (250 litros) y una bodega que contendrá dos áreas, una de archivo documentado y otra área de taller de carpintería y gasfitería. A continuación, se presentan las coordenadas geográficas (UTM), huso 19, Datum WGS84, de los vértices de las áreas de emplazamiento:

Instalación	Vértices	Coordenadas Geográficas	
		Norte	Este
Nueva Caseta de Control DGAC (36,75 m ²)	V1	7.728.354,78	377.330,27
	V2	7.728.359,84	377.330,35
	V3	7.728.359,65	377.337,65
	V4	7.728.354,60	377.337,51
Bodega 1 (19,77 m ²)	V1	7.728.416,17	377.269,55
	V2	7.728.420,26	377.269,63
	V3	7.728.420,17	377.274,54
	V4	7.728.416,14	377.274,37
Bodega 2 (18,79 m ²)	V1	7.728.410,10	377.269,32
	V2	7.728.414,03	377.269,44
	V3	7.728.413,70	377.274,39
	V4	7.728.409,99	377.274,19
Bodega 3 (68,11 m ²)	V1	7.728.386,01	377.268,34
	V2	7.728.399,88	377.268,83
	V3	7.728.399,72	377.273,69
	V4	7.728.385,88	377.273,30
Bodega 4 (173,07 m ²)	V1	7.728.386,12	377.282,56
	V2	7.728.385,98	377.277,27
	V3	7.728.419,87	377.278,58
	V4	7.728.419,72	377.283,54

Construcción de una nueva área de Carga Nacional e Inspección que considera bodegas y galpón de inspección de carga de 16 estacionamientos para vehículos medianos y 3 posiciones de descarga para camiones y un área de Transporte Público que incluye baños y estacionamientos, diseñado para 26 taxi, 16 transfer y 4 buses. A continuación, se presentan las coordenadas geográficas (UTM), huso 19, Datum WGS84, de los vértices de las áreas de emplazamiento:

Instalación	Vértices	Coordenadas Geográficas	
		Norte	Este
Área de Carga Nacional e Inspección (4.200 m ²)	V1	7.727.812.96	377.157.09
	V2	7.727.810.07	377.224.67
	V3	7.727.800.15	377.224.14
	V4	7.727.800.25	377.169.98
	V5	7.727.788.43	377.166.83
	V6	7.727.731.24	377.162.57
	V7	7.727.728.91	377.142.06
	V8	7.727.789.35	377.144.64
	V9	7.727.729.45	377.142.16
Área Transporte Público (4.800 m ²)	V1	7.727.786.00	377.214.00
	V2	7.727.776.00	377.214.00
	V3	7.727.658.53	377.195.57
	V4	7.727.660.00	377.161.00
	V5	7.727.788.00	377.166.00

Reubicación del edificio SAR que corresponde a una planta libre de una sola nave dentro de la cual se determinara una cabida para oficinas, baño personal, baño público, etc. Las coordenadas geográficas (UTM), huso 19, Datum WGS84, de los vértices de la nueva área de emplazamiento de la instalación corresponden a:

Vértices	Coordenadas Geográficas	
	Norte	Este
V1	7728307,15	377297,56
V2	7728314,98	377297,84
V3	7728313,78	377317,67
V4	7728305,69	377317,42

3.2. Requerimiento vial.

Los requerimientos viales, están asociados al transporte de insumos, materiales y personal requeridos para la construcción de las obras contempladas en los cambios propuestos. Al respecto, la tabla siguiente considera los viajes necesarios para la implementación de las obras contenidas en esta modificación.

Vértices	Viajes	
	Mensuales	Meses
Traslado de personal	15	6
Insumos	10	6
Residuos	15	6
Agua industrial	97	6

3.3. Suministro agua industrial.

Se indica que en la fase de construcción se considera la utilización de agua de mar como de uso industrial, en lugar de utilizar agua potable, mediante camiones aljibes, para las actividades de escarpe, excavaciones y para la humectación de caminos internos. Para lo anterior, se contempla la utilización de aproximadamente 3.500 m³/ mes (en promedio) provenientes de fuentes autorizadas.

3.4. Emisiones y efluentes.

Se señala que el proyecto generará residuos industriales líquidos, producto del lavado de camiones, maquinaria y mantenimiento de equipos, vehículos y maquinaria. La limpieza de los camiones que suministrarán hormigón será realizada mediante zonas de lavado temporal en los distintos frentes de trabajo, ubicados al interior del recinto aeroportuario, cada zona contemplará la habilitación de piscinas de 3 x 3 m aproximadamente y estarán recubiertas con geomembrana de HDP.

Se indica que el agua residual del lavado de camiones no tendrá ningún tipo de tratamiento y tampoco se considera su disposición final dentro del predio del aeropuerto. En este sentido, se espera que las aguas residuales se evaporen por acción de la radiación solar y en el caso de la fracción sólida acumulada en el pretil de lavado, deberá ser retirada como residuo sólido no peligroso y luego enviada a un sitio de disposición final que haya sido autorizado para su funcionamiento.

Las aguas servidas del área de Carga Nacional e Inspección y del área de Transporte Público serán enviadas a la actual planta de tratamiento y luego serán conducidas hacia el emisario submarino existente.

4. Que, el artículo 10 la Ley N°19.300 y el artículo 3 del RSEIA indican los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación ambiental.

5. Que, la Ley N°19.300, establece en su artículo 8 que los proyectos o actividades indicadas en el artículo 10 de este cuerpo normativo, sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, cuestión pormenorizada en el artículo 3 del RSEIA, ello sin perjuicio que el titular hubiere implementado el proyecto, previo a solicitar y obtener un pronunciamiento de la autoridad infringiendo con ello lo establecido en la mencionada Ley.
6. Que el artículo 26 del RSEIA establece que, sin perjuicio de las facultades de la Superintendencia del Medio Ambiente para requerir el ingreso de un proyecto o actividad, los proponentes podrán dirigirse al Director Regional o al Director Ejecutivo del SEA, según corresponda, a fin de solicitar un pronunciamiento sobre si, en base a los antecedentes proporcionados al efecto, un proyecto o actividad, o su modificación, debe someterse al SEIA. La respuesta que emita el Servicio deberá ser comunicada a la Superintendencia del Medio Ambiente.
7. Que, el artículo 2 letra g) del RSEIA señala que, se entenderá por “*Modificación de proyecto o actividad*” como la “*Realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad, de modo tal que éste sufra cambios de consideración.*”. Al respecto, el Of. Ord. N°131456, de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que imparte instrucciones sobre Consultas de Pertinencia de Ingreso de Proyectos o Actividades al SEIA, en su Anexo I “*Criterios para decidir sobre la pertinencia de someter al SEIA la introducción de cambios a un proyecto o actividad*”, indica que para poder establecer la pertinencia de ingreso de una modificación de proyecto o actividad al SEIA, es necesario determinar si las obras, acciones o medidas a ser incorporadas, suponen un cambio de consideración a dicho proyecto, conforme a lo señalado en el aludido articulado, esto es:

“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;*

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;

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*

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.*

Para efectos de los casos anteriores, se considerarán los cambios sucesivos que haya sufrido el proyecto o actividad desde la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental.”.

Que, en caso de concurrir cualquiera de las condiciones antes señaladas, debe entenderse que las obras, acciones o medidas complementarias importan “cambios de consideración” al

proyecto aprobado ambientalmente, y como tal corresponde a una “modificación de proyecto” que debe someterse en forma obligatoria al SEIA.

8. Por otra parte, para efectos del presente análisis, se han tenido a la vista las siguientes tipologías de proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental del artículo 10° de la Ley N° 19.300, los cuales se especifican y pormenorizan en el artículo 3° del RSEIA, y son materia pertinente de la presente consulta:

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

e.1. Se entenderá por aeropuerto el aeródromo público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales.

Se entenderá por aeródromo toda área delimitada terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.”

9. Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, es posible concluir que las modificaciones presentadas no constituyen un cambio de consideración en los términos definidos por el artículo 2 letra g) del RSEIA, en atención a los siguientes argumentos:

- 9.1. En relación al literal g.1, referido a si las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto original, por sí solas, constituyen un proyecto o actividad, listado en el artículo 3° del RSEIA, se señala que las modificaciones propuestas correspondientes a la incorporación de nuevas instalaciones (bodegas, caseta de control, áreas de carga nacional e inspección y de transporte público) y reubicación del edificio SAR, además del cambio en relación al suministro hídrico industrial (agua potable por agua de mar) para el proceso de humectación de caminos y excavación en la fase de construcción, no configuran alguna tipología de proyecto o actividad susceptible de causar impacto ambiental según lo establece el aludido articulado, por cuanto los cambios se enmarcan en labores propias del proyecto original calificado mediante RCA N°36/2019.

- 9.2. En relación al literal g.2, para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, referido a si la suma de las partes, obras y/o acciones que no han sido calificadas ambientalmente y las partes, obras y acciones tendientes a intervenir o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del RSEIA, se puede señalar que este criterio no resulta aplicable, puesto que el proyecto original cuenta con RCA y las modificaciones propuestas no configuran un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del RSEIA como se indicó en el punto anterior.

- 9.3. En relación al literal g.3, referido a las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto original modifican sustancialmente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales evaluados, se indica que el proyecto original fue calificado a través de la RCA N°36/2019.

En virtud de lo señalado y de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo del Of. Ord. N°131456, de 2013, citado en el Vistos 3 de la presente resolución, se señala lo siguiente:

- En relación con la ubicación de las instalaciones a incorporar (bodegas, caseta de control, áreas de carga nacional e inspección y de transporte público) y la reubicación del edificio SAR, se indica que los cambios propuestos se realizarán en un área previamente evaluada, correspondiente al lugar de emplazamiento del proyecto original calificado mediante RCA N°36/2019.

- Respecto a las emisiones de material particulado, gases, ruido y vibraciones, derivadas de movimiento de tierra, transporte y circulación de vehículos y operación de maquinarias para la construcción de las nuevas instalaciones, el titular señala que el requerimiento vial se vería aumentado en un 11,1% respecto de la tasa considerada en el proyecto original, lo anterior debido al transporte de insumos, materiales y personal para la construcción de las obras contempladas en la presente consulta.

Según lo indicado anteriormente es posible señalar que se generaría un incremento de las emisiones atmosféricas del proyecto original, debido al aumento en el tránsito vial por el transporte de insumos y la construcción de las nuevas instalaciones, sin embargo, dicho incremento no sería de consideración, por cuanto serán temporales y acotadas a la fase de construcción.

- Existe un aumento en la extracción y uso de los recursos naturales renovables, incluidos agua y suelo, adicionales a lo señalado en el proyecto, sin embargo, es posible señalar que este aumento no es de consideración, por cuanto:
 - El proyecto original considero un abastecimiento estimado de 600 m³/mes de aguas potable suministrada mediante camiones aljibes por empresas autorizadas y la modificación plantea un aumento del requerimiento hídrico industrial para humectación de superficies y caminos durante la fase de construcción de hasta 3.500 m³/mes de agua de mar la cual también será suministrada mediante un proveedor autorizado.
 - El material que se obtenga del movimiento de tierras y excavaciones será reubicado dentro de los terrenos del aeropuerto, para luego ser reutilizado dentro de las mismas faenas de construcción. En el caso que no se use todo el material, éste será retirado de la obra y trasladado a un sitio de disposición final autorizado

9.4. Respecto del literal g.4, se señala que esta hipótesis no resulta aplicable, dado que este criterio se refiere a cambios en las medidas de mitigación, reparación y compensación de los impactos significativos generados por un proyecto o actividad calificado mediante un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), supuesto que no verifica en la especie, toda vez que el proyecto original fue calificado mediante una DIA.

10. 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.
11. Que, en virtud de los antecedentes expuestos, la Dirección Regional del SEA de Tarapacá,

RESUELVE:

1. Que, el proyecto “Modificación Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Diego Aracena de Iquique”, no constituye un cambio de consideración al proyecto original, según lo establece la Ley N°19.300 y el artículo 2, letra g) del RSEIA, por lo que no requiere que sea sometido al SEIA de manera previa a su ejecución. Lo anterior, sin perjuicio de las autorizaciones sectoriales que se requiera, las que deberán ser tramitadas y aprobadas ante los servicios competentes.
2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el señor Felipe Fraser González, en representación de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A., cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad.

3. Que, procede en contra de la presente resolución 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. Se hace presente que conforme al artículo 22 de la Ley N°19.880 “*los interesados podrán actuar por medio de apoderados, entendiéndose que éstos tienen todas las facultades necesarias para la consecución del acto administrativo, salvo manifestación expresa en contrario. El poder deberá constar en escritura pública o documento privado suscrito ante notario*”. En caso de que el recurso sea interpuesto por el representante legal del titular del proyecto, se deberá acompañar fotocopia legalizada de la escritura pública donde conste tal calidad y el certificado de vigencia de los poderes, el que no podrá tener una antigüedad superior a seis meses a la fecha de su presentación.

Anótese, notifíquese, comuníquese y archívese

ANDRES RICHMAGUI TOMIC
Director Regional
Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Tarapacá

PMG/SPM/HRP

Distribución:

- Sr. Felipe Fraser González - Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A - prodriguez@aport.cl

C/c:

- Superintendencia del Medio Ambiente.
- Archivo SEA.