

REPUBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
MAGALLANES Y ANTARTICA CHILENA

RESOLUCIÓN EXENTA N° 384/2017 (P 21181)
MAT: RESPUESTA CONSULTA DE
PERTINENCIA PROYECTO
“ENSANCHAMIENTO DEL CANAL KIRKE,
ÚLTIMA ESPERANZA”

PUNTA ARENAS, 28 de septiembre de 2017

VISTOS:

1. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el Decreto Supremo N° 40, de 2012, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, del Ministerio del Medio Ambiente (en adelante “el Reglamento”); en el D.F.L. N° 1/19.653, de 2001, 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; 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, y en la Resolución N° 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.
2. El Oficio Ordinario DJ N° 131456 del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante el “SEA”), de fecha 12 de septiembre de 2013, que imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
3. El Ordinario N° 1026 del Sr. Joge Flies Añón, Intendente Regional de Magallanes y Antártica Chilena, (en adelante el “Proponente”), de fecha 14 de septiembre de 2017.

CONSIDERANDO:

1. Que el Proponente consulta por la pertinencia de ingreso al SEIA del Proyecto denominado “**Ensanchamiento del Canal Kirke, Última Esperanza**”, que pretende el ensanchamiento de las angosturas del extremo oriental del Canal Kirke, específicamente de dos sectores, denominadas como Angostura Kirke o Punta Restinga y Punta Pasaje, a través de tres procedimientos: fractura de la roca, dragado de la roca o generación de talud y vertido del material.

La fractura de la roca se realizará mecánicamente mediante metodología combinada de Vibro Ripper – draga Backhoe y, adicionalmente, mediante la utilización de plasma NRC, que consiste en un método de reacción termo-química reversible de expansión y contracción, precisando que la metodología mecánica sería aplicable al 90% de la obra, reduciendo la fractura mediante plasma al restante 10% del total del dragado.

El dragado y generación de talud, corresponde a la profundización del canal en los sectores descritos mediante remoción o extracción de la roca, según esta sea submarina o terrestre, y el volumen total estimado de roca a remover es de 90.493 metros cúbicos.

Respecto al vertido del material dragado se realizará en un lugar seleccionado al interior del Canal Kirke, en el sector más profundo entre las angosturas de Punta Pasaje y Punta Restinga, a 1100 metros al oeste de esta última y a una profundidad de 115 metros aproximadamente, en la coordenada UTM 635235 E – 4230535 N, lo que modificará el fondo marino en un área de 1,4 hectáreas, disminuyendo su profundidad de -115 metros NRS a -105 metros NRS.

Se contempla, además, una vez terminadas las obras de ensanche, la instalación y/o modificación de posición de diferentes elementos de apoyo existentes tales como balizas,

boyas y enfilaciones, con la finalidad de permitir que las embarcaciones puedan navegar de forma segura por el Canal Kirke y sus diferentes accesos.

El proponente hace presente que el Canal Kirke forma parte en la actualidad de la ruta de navegación a Puerto Natales, establecido así de acuerdo al Título 4 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante – Armada de Chile, por lo que el proyecto no pretende ni considera la construcción de una vía para los efectos de uso de navegación de una vía de navegación ni se acondiciona hasta alcanzar las características de uso de navegación, toda vez que se trata de un canal natural que es utilizado para la navegación desde su descubrimiento en el año 1557 por el navegante Juan Ladrillero y que hasta hoy forma parte de las rutas comerciales habilitadas y sometidas al control de la autoridad marítima. Agrega que el proyecto tiene por objetivo mejorar las condiciones de seguridad para la navegación, mediante el dragado y excavación superficial de los taludes en las angosturas Punta Restinga y Punta Pasaje, y con el mejoramiento de la señalización marítima y de ayuda a la navegación.

2. Que los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental se enumeran en el artículo 10 de la Ley 19.300, y, más específicamente, en el artículo 3 del D.S. N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente.

3. Que, al respecto, esta Dirección Regional estima que el Proyecto **se encuentra sujeto a la obligación de ingresar al SEIA** en forma previa a su ejecución, en razón de las siguientes consideraciones:

3.1. Respecto a las actividades de dragado:

a) El artículo 10 letra a) de la ley 19.300, establece entre los proyectos y actividades susceptibles de causar impacto ambiental que deben someterse al SEIA en forma previa a su ejecución, los siguientes:

“a) Acueductos, embalses o tranques y sifones que deban someterse a la autorización establecida en el artículo 294 del Código de Aguas, presas, drenaje, desecación, dragado, defensa o alteración significativos, de cuerpos o cursos naturales de aguas”.

b) Por su parte, el literal a) del artículo 3 del Reglamento, precisa que “... *Se entenderá que estos proyectos o actividades son significativos cuando se trate de:*

“a.3. (...) Dragado de fango, grava, arenas u otros materiales de cursos o cuerpos de aguas marítimas, en una cantidad igual o superior a cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m³) de material total a extraer y/o a remover”.

c) De acuerdo a los antecedentes proporcionados por el proponente, el proyecto requiere de ingreso obligatorio al SEIA en base a esta tipología, ya que realizará la actividad de dragado en un cuerpo de agua marítimo, en un volumen total de material a remover de 90.493 metros cúbicos, esto es, en una magnitud superior al valor de 50.000 metros cúbicos que establecen la Ley y el Reglamento para su ingreso obligatorio al SEIA.

3.2. Respecto a la tipología de ingreso al SEIA correspondiente a las vías de navegación:

a) El artículo 10 letra f) de la ley 19.300, establece entre los proyectos y actividades susceptibles de causar impacto ambiental que deben someterse al SEIA en forma previa a su ejecución, los siguientes:

“f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos.”

b) Por su parte, el literal f) f.2. del artículo 3 del Reglamento, precisa que: “... *Se entenderá por vías de navegación aquellas vías marítimas, fluviales o lacustres, que se construyan para los efectos de uso de navegación para cualquier propósito. Asimismo, se entenderán comprendidos aquellos cursos o cuerpos naturales de agua que se acondicionen hasta alcanzar las características de uso de navegación”.*

c) De acuerdo a los antecedentes proporcionados por el proponente, el proyecto no requiere de ingreso obligatorio al SEIA, ya que no contempla la construcción de una nueva vía de navegación marítima, ni tampoco el acondicionamiento de un curso o cuerpo natural de agua hasta alcanzar las características apropiadas para la navegación, ya que el Canal Kirke corresponde a una vía natural de navegación ya existente de manera oficial, correspondiendo el alcance del proyecto solamente a la realización de obras y actividades necesarias para su

ensanchamiento, con la finalidad de aumentar la seguridad de la navegación que se realiza actualmente y desde tiempos históricos en dicho cuerpo de agua marítimo, por lo que no es posible entenderlas como la construcción de una nueva vía de navegación ni menos como el acondicionamiento necesario para alcanzar características que la hagan apta para la navegación.

3.3. En consecuencia, el Proyecto no cumple las condiciones para su ingreso obligatorio al SEIA, de conformidad a la normativa citada precedentemente.

4. Que, en mérito a los antecedentes expuestos, **el proyecto consultado REQUIERE ingreso obligatorio al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para su evaluación ambiental en forma previa a su ejecución**, en base a la tipología del 10 letra a) de la ley 19.300 y artículo 3 letra a) a.3. del D.S. N° 40/2012, de acuerdo a lo razonado en el considerando anterior.

5. Que, en virtud de lo precedentemente expuesto,

RESUELVO:

1. Que el proyecto denominado “**Ensanchamiento del Canal Kirke, Última Esperanza**”, informado por el Proponente, requiere ingreso obligatorio al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para su evaluación ambiental en forma previa a su ejecución, en consideración a lo expuesto en lo considerativo de la presente resolución.
2. En contra de este acto administrativo podrá deducirse recurso de reposición ante esta Dirección Regional, dentro del plazo de cinco días hábiles contados desde su notificación conforme al artículo 59 de la ley N° 19.880. Lo anterior sin perjuicio de los recursos, acciones o derechos, y de las demás formas de revisión que procedan conforme a derecho.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE POR CARTA CERTIFICADA Y ARCHÍVESE.



JOSÉ LUIS RIFFO FIDELI
Director Regional (S)
Servicio de Evaluación Ambiental
Magallanes y Antártica Chilena

JRF/COB/jrf
Distribución

- SR. JORGE FLIES A. Intendente Regional Magallanes y Antártica Chilena
C.C.:
- SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE
- Jurídica Regional
- Archivo SEA (ID: PERTI-2017-2628)