



RESOLUCIÓN EXENTA N° 003 /

**MAT.:** Resuelve consulta de pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto “Optimización del uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel”.

CONCEPCIÓN, 10 ENE 2019

**VISTOS estos antecedentes:**

1. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y sus modificaciones; en el D.S. N° 40 de 2013, del Ministerio del Medio Ambiente que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y sus modificaciones; la Ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado; en la Resolución N° 1600 de 2008, de la Contraloría General de la República; que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón y la Resolución N° 10 de 2017 que la modifica; y la Resolución Exenta RA N° 119046/57/2017, de fecha 24 de octubre de 2017, del Servicio de Evaluación Ambiental, que establece orden de subrogancia en el Servicio de Evaluación Ambiental Región del Biobío.
2. El inciso primero artículo 8 de la Ley N° 19.300, en su parte pertinente, el cual establece que “*Los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse, previa evaluación de su impacto ambiental...*”; y, lo establecido en el inciso final de la misma disposición, en lo pertinente, el cual indica que “*Corresponderá al Servicio de Evaluación Ambiental la Administración del sistema de evaluación de impacto ambiental...*”.
3. El “Instructivo sobre las consultas de pertinencia de ingreso de proyectos o actividades al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental” y su modificación realizada mediante ORD. N° 131456/2013 de fecha 12 de septiembre de 2013.
4. Carta CONAMA N°129 del 30 de julio de 1998, mediante la cual se informa que el proyecto “Modificaciones al sistema de descarga de graneles, Muelle Jureles”, no está obligado a someterse al SEIA.
5. La Resolución Exenta N°416 de fecha 25 de diciembre de 2008, en adelante RCA N°416/2008, que calificó favorablemente el proyecto “Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel Cabo Froward”.
6. La carta GERENCIA N°65.2018 del 20 de septiembre de 2018, recepcionada por esta Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental el 21 de septiembre de 2018, presentada por el Señor Gonzalo Rojas Salcedo, representante legal de Portuaria Cabo Froward S.A., donde realiza la consulta de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), para su proyecto “Optimización del uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel”, Comuna de Coronel.
7. La Carta SEA N°174 del 15 de noviembre de 2018, mediante la cual se solicitó antecedentes adicionales a la pertinencia de ingreso del proyecto “Optimización del uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel” presentada por el Sr. Gonzalo Rojas Salcedo.
8. La carta GERENCIA N°81.2018 del 18 de diciembre de 2018, recepcionada por esta Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental el 18 de diciembre de 2018, presentada por el Señor Gonzalo Rojas Salcedo, representante legal de Portuaria Cabo Froward S.A., donde presenta antecedentes complementarios a la consulta de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), para su proyecto “Optimización del uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel”.

1

## CONSIDERANDO:

1. Que, el derecho del Señor Gonzalo Rojas Salcedo, a realizar su proyecto de "Optimización del uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel", como titular del mismo, se encuentra sujeto al cumplimiento estricto de todas aquellas normas jurídicas vigentes, que le resulten aplicables;
2. Que, el Servicio de Evaluación Ambiental es el organismo competente para resolver respecto de la pertinencia o no, de que un proyecto o actividad ingrese al Sistema de Evaluación Ambiental.

Lo anterior, sin perjuicio de que el titular hubiere implementado el proyecto, previo a solicitar y obtener un pronunciamiento de la autoridad infringiendo con ello lo establecido en el artículo 8 de la Ley N° 19.300, modificada por la Ley N°20.417, el cual dispone que "*Los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa su evaluación ambiental...*". En este contexto, es menester reiterar que dicha circunstancia afecta la responsabilidad del propio titular, sin que ello altere la competencia legal de ésta autoridad en la materia. Criterio que ha sido sostenido por nuestra Contraloría General de la República.

3. Que a través de los antecedentes entregados por el titular, en sus cartas indicadas en los Vistos N°6 y N°8 de esta resolución, en relación a la modificación propuesta al proyecto "Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel Cabo Froward", se indica que:

3.1. **Descripción del proyecto:** Actualmente la operación portuaria, se realiza a través del funcionamiento de muelles mecanizados independientes, los cuales incluyen cintas transportadoras y torres de transferencia cerradas, para lo cual Portuaria Cabo Froward cuenta con tres muelles denominados: a) Jureles, b) Puchoco y c) Chollín, de los cuales los dos primeros comenzaron su operación con anterioridad a la entrada en vigencia del SEIA, mientras que el Muelle Chollín, cuenta con la RCA N°416/2018 que calificó favorablemente la DIA "Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel, Cabo Froward", calificado el año 2018.

El proyecto "AMPLIACIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA BAHÍA DE CORONEL CABO FROWARD" consistió en proveer de instalaciones portuarias, apropiadas para la descarga y transporte de carbón, que arriba al Puerto de Coronel por vía marítima. Las obras asociadas al proyecto contemplaron la construcción del Muelle Chollín, junto a los muelles existentes (Muelle Jureles y Muelle Puchoco), en la bahía de Coronel, de manera de prestar servicios de descarga de carbón para las Unidades de generación Termoeléctrica Bocamina I y II.

En la actualidad, la descarga de Clinker se realiza a través del Muelle Jureles, para lo cual la nave se descarga a través de las tolvas existentes en el muelle, para luego transferir el producto hasta el DOMO de almacenamiento, mediante la cinta transportadora existente. Dichas cintas transportadoras, se encuentran cubiertas y poseen tramos aéreos y un tramo subterráneo intermedio, unidos por torres de transferencia encapsuladas, mediante un sistema que permite transferir el producto desde la nave hasta un sistema de almacenamiento cerrado o DOMO especializado para el clinker.

Respecto de lo anterior, cabe señalar que previo a comenzar a ejecutar la actual descarga de Clinker de cemento a través del Muelle Jureles, en el año 1998 se efectuó una consulta de pertinencia a la CONAMA denominada "*Modificaciones al sistema de descarga del Muelle Jureles*", y en cuya respuesta indicada en el vistos N°8 de la presente resolución, se señaló que dicha actividad de descarga, no debía ingresar obligatoriamente al SEIA de manera previa a su ejecución.

2  
AL

Estas mejoras consistieron en modificar la pendiente, tipo y características de las cintas transportadoras, la incorporación de captadores de polvo, junto con la extensión del sistema de transferencia existente a la fecha, tramo subterráneo incluido, hasta el sistema de almacenamiento del Clinker.

Junto a lo anterior, el titular informa en la consulta de pertinencia objeto de la presente resolución, que en cumplimiento a lo establecido en la Calificación de Ampliación ORD N°2C3/5271 del 30 de octubre de 1998 de la Autoridad Sanitaria para el acopio del Clinker, se ejecutó la construcción de un DOMO de almacenamiento, autorizándose la transferencia, almacenamiento y posterior carguío de camiones mediante el Informe Sanitario de funcionamiento ORD N°2C3/009 del 17.ene.2000 de la misma autoridad.

- 3.2. **Descripción del cambio que se pretende introducir:** De acuerdo a lo señalado por el titular en su consulta de pertinencia, el proyecto tiene por objetivo flexibilizar las operaciones de descarga de Clinker de Cemento, mediante la operación del Muelle "Jureles" y como alternativa *no simultánea*, a través del Muelle "Chollín". En concreto, cuando se programe el arribo de un buque con Clinker a Portuaria Cabo Froward S.A., en Coronel, se tenga la posibilidad de descargarlo por el Muelle Jureles o por el Muelle Chollín.

Respecto de las características del Clinker, relacionadas con su toxicidad, corrosividad o reactividad, las hojas de datos de seguridad presentadas en el Anexo a la Consulta de Pertinencia, indican que dicho producto no se encuentra listado en la NCh N°382 Of 2017, que reemplaza a la Of 2004, y por lo tanto no presenta características nocivas o tóxicas.

Dado lo anterior, las modificaciones propuestas permitirían optimizar el uso del Muelle Chollín, mediante su habilitación para descargar clinker, hacia las instalaciones de Portuaria Cabo Froward S.A. Lo anterior, permitiría descargar el Clinker por las tolvas especializadas del Muelle Chollín, movilizarla hasta el punto en que la cinta transportadora se cruza con la cinta transportadora del muelle Jureles y transferirlo por gravedad en la Torre de Transferencia N°3, para continuar su transporte hasta el domo de almacenamiento existente.

Para lo anterior, de acuerdo a lo señalado por el titular en su presentación, el proyecto no considera modificar, cambiar o aumentar obras marítimas ni terrestres que cuenten con calificación ambiental, en relación al número de estacionamientos de vehículos livianos y pesados existentes (10 estacionamientos). Del mismo modo, la modificación propuesta no contempla nuevas construcciones o instalaciones terrestres, dado que el cambio operativo propuesto, no implica un aumento de la recepción y/o almacenamiento de clinker.

Respecto de las frecuencias y cantidades a transportar, éstas no se pretenden modificar significativamente respecto de lo históricamente descargado por el Muelle Jureles y que han llegado al orden de las 250.000 toneladas anuales, las cuales se almacenan en un DOMO que tiene capacidad de almacenamiento de 25.000 toneladas.

- 3.3. **Localización del Proyecto:** La dirección del acceso al área marítima de Portuaria Cabo Froward S.A., en Coronel es Pedro Aguirre Cerda N° 1165, Sector Puchoco, Comuna de Coronel. Por su parte, de acuerdo a lo informado por el titular, las coordenadas de referencia de dicho acceso (UTM; Datum WGS84), son las siguientes: Este: 662.681 y Norte: 5.900.930.

- 3.4. En la siguiente tabla, se describen las características generales de las modificaciones que se pretenden introducir al proyecto, indicando el considerando de la RCA

N°416/2018 con la condición original aprobada y el detalle de la modificación propuesta:

**Tabla 1: Detalle de los cambios a introducir al proyecto “Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel, Cabo Froward”, calificado mediante RCA N°416/2018**

CONSIDERANDO	CAMBIO	DETALLE MODIFICACIÓN PROPUESTA
<p>3.0. El proyecto consiste en proveer de instalaciones portuarias, apropiadas para la descarga y transporte de carbón, el cual arribará al Puerto de Coronel, por vía marítima. Las obras asociadas al proyecto contemplan la construcción de un nuevo muelle, junto a los muelles existentes (Muelle Jureles y Muelle Puchoco), en la bahía de Coronel, de manera de prestar servicios de descarga de carbón para las Unidades de generación termoeléctrica I y II, esta última en etapa de construcción, de la Central Bocamina, de propiedad de Endesa, ubicadas inmediatamente junto a los terrenos de los muelles de Froward, en Coronel.</p>	SI	<p>Adicional a la descarga de carbón, se requiere tener la posibilidad de descargar Clinker de Cemento Portland, operación que históricamente es ejecutada por el Muelle Jureles.</p>
<p>3.1. Obras de mar 3.1.3. Estructuras soportantes. Considera las estructuras para albergar sala eléctrica y de control, y efectuar la transferencia de material desde un transportador a otro. Se consideran tres torres de transferencia.</p> <p>A lo anterior se agrega la estructura soportante para 4 tolvas, en las que el carbón será depositado y estructuras tipo puente, las que conectarán los puntos de transferencia.</p>	SI	<p>El proyecto considera que adicional a la descarga y transferencia de carbón (desde las tolvas instaladas, pasando por tres torres en el mar, hacia la cuarta torre en tierra), la descarga y transferencia de Clinker, hasta la torre 3.</p> <p>En la torre de transferencia 3 se habilitará un ducto By Pass (Chute) que traspasará la carga desde la tercera cinta de Chollín hacia la cinta subyacente que corresponde al Muelle Jureles (punto de cruce de ambos muelles).</p> <p>Para esta mercancía el presente proyecto no contempla el uso de ninguna de las obras en tierra del “Muelle Chollín”</p>
<p>3.1. Obras de mar. Equipos: Considerando 3.1 Obras de mar. 3.1.5.- Equipos: El muelle contará en su extremo con cuatro tolvas para recibir el carbón, las cuales tendrán en su fondo, igual número de alimentadores vibratorios que harán una entrega dosificada y controlada de carbón a un sistema de 4 cintas transportadoras, de largos 130, 147, 535 y 270 m cada una, las que finalmente transportarán el material a tierra firme, para su posterior entrega a los sistemas de ENDESA. Como medida de minimización de emisiones de polvo a la atmósfera, las cintas transportadoras se encontrarán cubiertas.</p>	SI	<p>Adicional al carbón, se proyecta la descarga de Clinker mediante las mismas tolvas instaladas, las que harán una entrega dosificada y controlada a las 3 primeras cintas transportadoras, pues desde esta cinta entregará el Clinker mediante el ducto By Pass (chute), a la cinta del Muelle Jureles.</p> <p>Las medidas de minimización de emisiones de polvo hoy existente en el Muelle Chollín, permitirán el control efectivo de ambos tipos de mercancía.</p>

<p>3.4. Mantenimiento Correctivo: con relación a las emisiones de material particulado declaradas, producto de las transferencias entre correas transportadoras, el Titular deberá en todo momento:</p> <p>La limpieza de las correas transportadoras deberá ser hecha a lo menos mediante dispositivos en seco, recogiendo el material removido en chutes que acumularán en tolvas dispuestas bajo la correa. Este carboncillo podrá ser re-incorporado al combustible descargado a patio”.</p>	SI	<p>Independiente que se mantenga la limpieza de correas, se generará como exigencia adicional implementar la limpieza en seco cada vez que se termine la descarga de Clinker, de manera de dejar las cintas en condiciones para la adecuada recepción de carbón.</p>
--	----	--

4. 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, señala un listado de *“proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera 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.

Que, para efectos de despejar en la especie si la modificación propuesta al proyecto “Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel, Cabo Froward”; denominada: “Optimización del uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel”, debe ingresar obligatoriamente al SEIA, corresponde analizar las siguientes tipologías del artículo 3° del Reglamento del SEIA:

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

*e.3) Se entenderá por terminales de camiones aquellos recintos que se destinen para el estacionamiento de camiones, que cuenten con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga y cuya capacidad sea igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados.*

Al respecto se señala que el sistema de almacenamiento y carguío de Clinker requiere de un flujo promedio de 20 camiones diarios para su carguío y despacho, por lo tanto, la obra DOMO de Clinker contempló al momento de su construcción, un máximo de 10 estacionamientos para idéntico número de camiones destinado a dicha operación.

El presente proyecto no considera aumentar el sitio de estacionamiento de camiones, porque como se señaló anteriormente, no contempla un aumento de la recepción y almacenamiento de esta mercancía.

Por lo tanto, se mantienen los estacionamientos existentes, equivalentes a 10 camiones número que se encuentra por debajo del límite de 50 estacionamientos para que se exija obligatoriamente el ingreso al SEIA, según la tipología identificada en el literal e.3) del artículo 3° del RSEIA; por lo que no le resulta aplicable éste literal al presente proyecto.

**4.2.Literal f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos.**

*f.1) Se entenderá por puerto al conjunto de espacios terrestres, infraestructura e instalaciones, así como aquellas áreas marítimas, fluviales o lacustres de entrada, salida, atraque, desatraque y permanencia de naves mayores, todos ellos destinados a la prestación de servicios para la actividad comercial y/o productiva, excluyendo aquellos cuyo fin sea únicamente la conectividad interna del territorio.*

El proyecto en consulta, no considera la instalación de un nuevo muelle, adicional a los 3 muelles actualmente en funcionamiento, ni habilitar un nuevo sitio de atraque para dichos muelles, ni tampoco se consideran acciones sobre el ambiente acuático.

Asimismo, respecto de los espacios terrestres e instalaciones, si bien el DOMO de Clinker es una obra que se construyó posterior a la entrada en vigencia del SEIA y que no ha sido calificada, cabe recordar que de manera previa a su ejecución, se realizó una consulta de pertinencia que fue respondida indicando que dicha obra, junto a las modificaciones del Muelle Jureles para la descarga de Clinker, no requerían ingresar obligatoriamente al SEIA, al no intervenir estructuralmente las obras de mar y considerar un tramo subterráneo de cintas (sin cruce aéreo sobre poblaciones) y sobre esa evidencia, fue solicitada sectorialmente las respectivas autorizaciones para su construcción y operación, las que se han mantenido desde hace casi dos décadas y no pretenden ser modificadas ni aumentadas por el presente proyecto.

Por lo tanto, considerando la suma de las partes, obras y acciones que no han sido calificadas ambientalmente, (descarga de Clinker y su almacenamiento en un DOMO) y las partes, obras o acciones tendientes a intervenirlo o complementarlo (uso parcial de otra obra marítima existente y calificada para descargar la misma mercancía y en similar cantidad), no constituyen por sí mismas un proyecto o actividad identificada en el literal f.1 del artículo 3 del citado Reglamento, ni en particular

**4.3.Literal ñ) Producción, almacenamiento, transporte, disposición o reutilización habituales de sustancias tóxicas, explosivas, radioactivas, inflamables, corrosivas o reactivas. Se entenderá que estos proyectos o actividades son habituales cuando se trate de:**

*ñ.1) Producción, disposición o reutilización de sustancias tóxicas que se realice durante un semestre o más, en una cantidad igual o superior a diez mil kilogramos diarios (10.000 kg/día). Capacidad de almacenamiento de sustancias tóxicas en una cantidad igual o superior a treinta mil kilogramos (30.000 kg). Se entenderá por sustancias tóxicas en general, aquellas señaladas en la Clase 6, División 6.1 de la NCh 382. Of 2004, o aquella que la reemplace.*

*Los residuos se considerarán sustancias tóxicas si se encuentran en alguna de las hipótesis de los artículos 12, 13 y 14 del Decreto Supremo N°148, de 2003, del Ministerio de Salud, o aquel que lo reemplace. Para efectos de su disposición o reutilización, deberá estarse a lo dispuesto en la letra o.9. de este artículo.*

*ñ.2) Producción, disposición o reutilización de sustancias explosivas, que se realice durante un semestre o más, y con una periodicidad mensual o mayor, en una cantidad igual o superior a dos mil quinientos kilogramos diarios (2.500 kg/día). Capacidad de almacenamiento de sustancias explosivas en una cantidad igual o superior a dos mil quinientos kilogramos (2.500 kg). Se entenderá por sustancias explosivas aquellas señaladas en la Clase 1, División 1.1 de la NCh 382. Of 2004, o aquella que la reemplace.*

*ñ.3.) Producción, disposición o reutilización de Decreto 63, sustancias inflamables que se realice MEDIO AMBIENTE durante un semestre o más, y con una Art. ÚNICO N° 3 periodicidad mensual o mayor, en una D.O. 06.10.2014 cantidad igual o superior a ochenta mil kilogramos diarios (80.000 kg/día). Capacidad de almacenamiento de sustancias inflamables en una cantidad igual o superior a ochenta mil kilogramos (80.000 kg). Se entenderá por sustancias inflamables en general, aquellas señaladas en la Clase 2, División 2.1, 3 y 4 de la NCh 382. Of 2004, o aquella que la reemplace.*

*Los residuos se considerarán sustancias inflamables si presentan cualquiera de las propiedades señaladas en el artículo 15 del decreto supremo N° 148, que aprueba*

*reglamento sanitario sobre manejo de residuos peligrosos, de 2003, del Ministerio de Salud, o aquel que lo reemplace. Para efectos de su disposición o reutilización, deberá estarse a lo dispuesto en la letra o.9 del presente artículo*

*ñ.4) Producción, disposición o reutilización de sustancias corrosivas o reactivas que se realice durante un semestre o más, y con una periodicidad mensual o mayor, en una cantidad igual o superior a ciento veinte mil kilogramos diarios (120.000 kg/día). Capacidad de almacenamiento de sustancias corrosivas o reactivas en una cantidad igual o superior a ciento veinte mil kilogramos (120.000 kg). Se entenderá por sustancias corrosivas, aquellas señaladas en la Clase 8 de la NCh 382. Of 2004, o aquella que la reemplace. Se entenderá por sustancias reactivas, aquellas señaladas en la Clase 5 de la NCh 382. Of 2004, o aquella que la reemplace.*

*Los residuos se considerarán sustancias corrosivas o reactivas si se encuentran en las hipótesis de los artículos 17 o 16 del Decreto Supremo N° 148, de 2003, del Ministerio de Salud, respectivamente, o aquel que lo reemplace. Para efectos de su disposición o reutilización, deberá estarse a lo dispuesto en la letra o.9 de este artículo.*

Respecto de las características de toxicidad, nocividad, reactividad, etc del Clinker, de acuerdo a lo señalado en la Hoja de Datos de Seguridad del producto, presentada en anexo a la consulta de pertinencia, este correspondería a un producto que no se encuentra enlistado en la NCh N°382 Of 2017, norma chilena que reemplaza a la Of 2004. Por tanto no se considera como peligroso. La mercancía Clinker como tal no tiene número NU, por lo que tampoco le son aplicables las etiquetas ni denominaciones que aplican a los materiales peligrosos.

En consecuencia, el Clinker no se encuentra clasificado como sustancia peligrosa, y por lo tanto ninguno de los sublitterales del literal Ñ, del artículo 3° del RSEIA, le podría ser aplicable al proyecto

5. Que, el artículo N° 2 letra g) del Reglamento del SEIA (en adelante RSEIA), define como "modificación de proyecto o actividad: 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".

Al respecto, de acuerdo a lo indicado en el Anexo I "Criterios para decidir sobre la pertinencia de someter al SEIA la introducción de cambios a un proyecto o actividad", anexo al Oficio Ord. N°131456 de fecha 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que imparte instrucciones sobre consultas de pertinencia de ingreso de proyectos o actividades al SEIA, 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 artículo 2° letra g) del RSEIA, lo cual se debe realizar en base a los siguientes criterios:

- i. "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 RSEIA;
- ii. 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 calificado ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del RSEIA;

*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*

7  


- acciones tendientes a intervenirlo o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del RSEIA;*
- iii. *Si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican considerablemente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad; o*
- iv. *Si las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente, se ven modificadas considerablemente.*

*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”.*

6. Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados en el Considerando N° 5 anterior de esta Resolución, aplicables a la modificación propuesta, es posible concluir que el Proyecto **no constituye un cambio de consideración** en los términos definidos por el artículo 2° letra g) del RSEIA, en atención a los siguientes argumentos:

- i. Respecto al criterio de si las obras, acciones o medidas que pretenden intervenir o complementar el proyecto o actividad, por sí solas, se encuentran listadas en el artículo 3° del RSEIA, es posible señalar que los cambios propuestos y descritos en el considerando N°3 de esta resolución, vale decir:
- El uso parcial de las obras del “Muelle Chollín” (sitio de atraque, tolva de recepción y parte del tramo de cintas transportadoras), permitirá la optimización del uso del Muelle Chollín, como alternativa no simultánea al Muelle Jureles mediante su habilitación para descargar clinker, hacia las instalaciones de Portuaria Cabo Froward S.A.
  - Lo anterior, permitirá de manera alternativa y no simultánea, la descarga y parte de la transferencia por el Muelle Chollín, hasta la TR3, punto en donde la carga sería transferida a través de ducto (By Pass), hacia la cinta del Muelle Jureles, punto a partir del cual la mercancía mantendrá el circuito de transferencia y almacenamiento actuales.
  - Respecto de las partes, obras y acciones no calificadas ambientalmente, que forman parte de la modificación propuesta, cabe señalar que estas están constituidas por las “Modificaciones al sistema de descarga del Muelle Jureles” y que fueron indicadas en la consulta de pertinencia presentada por Portuaria Cabo Froward S.A., el año 1998, (construidas y en operación desde el año 2001). Estas mejoras consistieron en modificar la pendiente, tipo y características de las cintas transportadoras, la incorporación de captadores de polvo, junto con la extensión del sistema de transferencia existente a la fecha, tramo subterráneo incluido, hasta el sistema de almacenamiento del Clinker.

Por lo anterior, es posible concluir que para la modificación planteada, no le aplica el literal g.2 del artículo 2° del RSEIA, dado que las características del proyecto propuesto, sus partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto no constituyen un proyecto o actividad de las listadas en el artículo 3° del RSEIA, según se analizó en el considerando 4 de la presente resolución.

- ii. En relación al segundo criterio expuesto, en el Considerando N°5 de esta Resolución, cabe señalar que el proyecto en consulta involucra obras anteriores y posteriores a la entrada en vigencia al SEIA, por tanto, se analiza la aplicabilidad del criterio para cada situación según lo siguiente:
- a. *Para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, 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.*

Las instalaciones del Muelle Jureles, son anteriores a la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental, sufriendo cambios posteriores asociados a la mencionada construcción del Domo de Clinker y la propia descarga de Clinker por este muelle, los cuales no han sido calificados ambientalmente, no obstante, cabe señalar que dichos cambios fueron materia de la consulta de pertinencia realizada el año 1998 a la CONAMA, que concluyó que dicho proyecto “no se encuentra tipificado en el artículo 3 del reglamento”. A mayor abundamiento, cabe precisar que los cambios asociados al proyecto construido e implementado en esa fecha, no le fue ni le sería hoy aplicable el literal asociado a puertos, actualizado hoy por D.S.Nº40/2012 del MMA, subliteral f.1, dado que el muelle jureles opera desde antes de la entrada en vigor del primer reglamento D.S. 30/1997 del MINSEGPRES.

Por su parte, el DOMO que se encuentra construido para almacenamiento transitorio y carguío de Clinker no tiene una tipología propia, dado que la construcción de un sistema de bodegaje por sí solo no podría denominarse “puerto” considerando la definición establecida en el RSEIA.

Por su parte, el titular en su respuesta a la solicitud de antecedentes adicionales, informó que el sistema de almacenamiento y carguío de Clinker requiere de un flujo promedio de 20 camiones, por lo que la obra DOMO de Clinker contempló un máximo de 10 estacionamientos. El presente proyecto no considera aumentar los sitios de estacionamiento de camiones, resultando inferior a la condición que haría exigible su ingreso al SEIA (i.e. mayor a 50 estacionamientos).

Finalmente, respecto del análisis del literal ñ) del artículo 3º del RSEIA, por concepto de almacenamiento, transporte de sustancias peligrosas, este no le resulta aplicable al Clinker debido a que este no constituye una sustancia peligrosa, conforme a lo señalado por la NCh Nº382 Of 2017.

- b. *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.*

Las instalaciones del Muelle Chollín, operan desde una fecha posterior a la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental, siendo calificado para la descarga de carbón, no así la de Clinker. Al respecto, cabe señalar que los literales del artículo 3 del D.S. 40/2012 del MMA, no hacen alusión a la descarga de gráneles desde establecimientos portuarios.

En particular, no le es aplicable el subliteral f.1) del artículo 3º del RSEIA, puesto que el presente proyecto no agrega al Muelle Chollín, ningún nuevo espacio terrestre, ni de infraestructura ni instalaciones adicionales, para la entrada, salida, atraque, desatraque y permanencia de naves. Se debe recordar que en término de obras, se agrega un by pass (ducto) en la torre de transferencia Nº 3.

Del mismo nodo, no le es aplicable ninguno de los sublitterales de la letra ñ), del artículo 3° del RSEIA, debido a que el Clinker no clasifica como material peligroso de acuerdo a la NCh N°382.

Por otro lado, en lo que se vincula a las obras del muelle Chollín, el presente proyecto tampoco se relaciona a la producción, reutilización, almacenamiento (el DOMO se asocia a Jureles), ni transporte terrestre.

Por lo anterior, es posible concluir que para la modificación planeada, no aplica el criterio asociado al literal g.2 del artículo 2° del RSEIA, puesto que el proyecto "Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel Cabo Froward", cuenta con resolución de calificación ambiental favorable; no ha sufrido cambios y las partes y obras que se plantea desarrollar no constituyen un proyecto o actividad indicada en el listado del artículo 3° del RSEIA.

- iii. En relación al tercer criterio expuesto, en el Considerando N°5 de esta Resolución, la modificación propuesta al proyecto "Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel Cabo Froward" mediante la "Optimización de uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel", no modifica sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad, dado que actualmente tanto el Muelle Jureles y como el Muelle Chollín se encuentran en operaciones.

En este sentido, cabe señalar que la operación actual de descarga de Clinker a través del Muelle Jureles, respecto de la modificación propuesta, es decir, mediante la descarga alternada por los Muelles Jureles o por Chollín, resultan absolutamente comparables incluso con la ventaja que conlleva el hecho de que el Muelle Chollín cuenta con sistemas de control de operación de mayor eficiencia, por lo que se puede concluir lo siguiente:

- Respecto del ruido, no se anticipa un aumento del nivel de ruido producido pues las operaciones de descarga al nunca ser simultáneas.
- Respecto de las emisiones atmosféricas en el Muelle Chollín, tampoco se prevé un aumento del nivel de emisiones, pues las operaciones de descarga de una u otra carga son operacionalmente similares y nunca serían simultáneas. Si bien podría entenderse que exista un incremento del nivel de actividad entre la condición calificada (Carbón) respecto de la condición propuesta (el mismo Carbón más Clinker), se debe considerar que todo el Clinker que se logre descargar utilizando parte de las instalaciones del Muelle Chollín, dejará de ser descargado por un tramo equivalente del Muelle Jureles, por lo tanto, no existirán emisiones adicionales a las existentes bajo la condición actual. Adicionalmente, el Muelle Chollín se encuentra más alejado de eventuales receptores, por lo que el factor de dispersión aumenta.
- Las tolvas del Muelle Chollín cuentan con un sistema más eficiente para la captación de polvo durante el inicio de las descargas.
- El proyecto de optimización contempla en el funcionamiento en las torres de transferencia, los mismos captadores de polvo instalados en el Muelle Jureles, de acuerdo a lo descrito por el titular en los antecedentes presentados.

En conclusión, el cambio que se propone implementar, no incorpora acciones o emisiones adicionales a las evaluadas originalmente, y consecuentemente no constituye una modificación sustantiva de extensión, magnitud o duración de los

impactos ambientales del proyecto original. Consecuentemente, no se generan impactos significativos o adicionales producto de la modificación.

- iv. En relación al cuarto criterio expuesto, en el Considerando N°5 de esta Resolución, relativo a que si 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, es posible señalar que el Proyecto original "Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel Cabo Froward", fue aprobado ambientalmente como Declaración de Impacto Ambiental, y no contempla medidas de mitigación, compensación y reparación en el proceso de evaluación ambiental, del mismo modo la modificación no contempla impactos significativos, ni medidas mitigación, reparación y compensación asociadas.

Finalmente, en el mérito de los párrafos anteriores, referidos tanto al análisis de las modificaciones anteriores efectuadas al proyecto, así como la modificación objeto de esta resolución, esta Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental, considera que la modificación propuesta al proyecto calificado ambientalmente favorable mediante la RCA N°416/2008, no altera la naturaleza o las características propias del proyecto ya aprobado, y por tanto, se mantienen las condiciones evaluadas en la citada RCA, y no genera cambios de consideración en conformidad al literal g) del artículo 2° del D.S. N°40/2012, del Ministerio de Medio Ambiente y sus modificaciones.

7. En mérito de lo anterior,

#### **RESUELVO:**

1. Declarar que el proyecto "Optimización de uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel", **no requiere ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental (SEIA) de forma obligatoria**, debido a que no cumple con lo señalado en el literal g) del artículo 2° del D.S. N° 40/2013, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
2. Hacer presente que, el pronunciamiento contenido en este acto administrativo ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes entregados por el proponente del proyecto "Optimización de uso de muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel" por lo cual, cualquier omisión, error, o inexactitud que acuse su consulta individualizada en Visto N° 6 y N°8 de esta Resolución, es de su exclusiva responsabilidad.
3. Hacer presente que la modificación propuesta, individualizada en los Vistos N°6 y N°8, y descrita en el Considerando N°3, ambos de este acto administrativo, debe cumplir con la normativa ambiental aplicable, y para su ejecución y funcionamiento el titular deberá solicitar todas las autorizaciones sectoriales que le resulten aplicables.
4. Hacer presente que, este acto administrativo no es susceptible de modificar, aclarar, restringir o ampliar la Resolución Exenta N° 416/2008, relacionada con el proyecto o actividad original, ni tampoco tiene mérito de resolver la evaluación ambiental de una modificación al mismo, sino tan sólo determina que los cambios a que se refiere la consulta no deben ser sometidos necesariamente a evaluación ambiental, por no ser de consideración.
5. Hacer presente 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. El plazo para interponer dicho recurso es de 5 días contados de la notificación del presente acto administrativo, sin

perjuicio de la interposición de otras acciones legales y/o administrativas que se estimen procedentes.

**ANOTESE, COMUNIQUESE, NOTIFIQUESE Y ARCHIVASE**



*[Handwritten signature in blue ink]*

**Angélica Rillo Soto**  
Directora(S) Regional Servicio de Evaluación Ambiental  
Región del Biobío

*[Handwritten initials in blue ink]*  
PMC/JMH/jmh

**Distribución:**

- Señor Gonzalo Rojas Salcedo, Representante Legal Portuaria Cabo Froward S.A.

**C/c:**

- Superintendencia de Medio Ambiente, Oficina Biobío
- Archivo Servicio Evaluación Ambiental, Región del Biobío