

REPÚBLICA DE CHILE
DIRECCIÓN REGIONAL
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DEL BIOBIO



RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SEIA, PROYECTO: “USO DEL MUELLE CHOLLÍN, PARA TRANSFERENCIA DE GRANELES HISTÓRICOS MOVILIZADOS POR TERMINAL CORONEL”.

RESOLUCIÓN EXENTA N° (N° digital en costado inferior izquierdo de la hoja)

Concepción,

VISTOS:

1. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, Sobre Bases Generales del Medio Ambiente; el D.S. N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (Reglamento del SEIA); la Ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; la Ley N° 18.575, Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Resolución N° 007, de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón; la Resolución TRA 119046/47/2019 de fecha 25 de abril de 2019, del Servicio de Evaluación Ambiental, que nombra a la Directora Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la 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, de la Dirección Ejecutiva del SEA que “Imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al sistema de evaluación de impacto ambiental”.
4. La Resolución Exenta N° 416, de fecha 29 de diciembre de 2008 (en adelante “RCA N° 416/2008”), de la entonces Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región del Biobío, que califica ambientalmente favorable el proyecto “Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel, Cabo Froward”, cuyo titular es Portuaria Cabo Froward S.A.
5. La Resolución Exenta N° 003, de fecha 10 de enero de 2019, que resolvió el no ingreso de la consulta de pertinencia del proyecto “Optimización del Uso de Muelles de Portuaria Cabo Froward en Coronel”, que se refiere a flexibilizar las operaciones de descarga de Clinker de Cemento, incorporando como alternativa no simultánea el uso parcial del sistema de descarga del Muelle “Chollín”.
6. La solicitud de fecha 30 de diciembre de 2020 ingresada el expediente electrónico de pertinencias, ante la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante “SEA”), de la región del Biobío, mediante la cual el señor Juan Esteban Bilbao García, en representación de Portuaria Cabo Froward S.A. (en adelante “el Titular”) consulta respecto de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante “SEIA”) del proyecto **“Uso del muelle Chollín, para transferencia de graneles históricos movilizados por Terminal Coronel”** (en adelante “el Proyecto”) que pretende introducir ciertos cambios al Proyecto Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel, Cabo Froward, recién citado.



7. El oficio Ordinario N°20210810210 de fecha 26 de enero de 2021, el cual envía antecedentes de la Consulta de pertinencia al SEREMI de Salud del Biobío y a la Gobernación Marítima de Talcahuano.
8. El oficio Ordinario G.M(T.) N°12.600, de fecha de ingreso por oficina de partes el 11 de marzo de 2021, el cual responde a oficio Ordinario N°20210810210 recién citado.
9. El oficio Ordinario N°1156 de la SEREMI de Salud del Biobío, de fecha de ingreso por oficina de partes el 18 de marzo de 2021, el cual responde a oficio Ordinario N°0210810210 recién citado.
10. La carta SEA Biobío N°20210810359 del 18 de marzo de 2021, mediante la cual se solicitaron antecedentes de fondo al titular.
11. La carta del proponente N°005/2021 del 31 de marzo de 2021, recibida en esta dirección regional con fecha 31 de marzo de 2021, mediante la cual se remitieron los antecedentes adicionales a la consulta de pertinencia.

CONSIDERANDO:

1. Que, el derecho del señor Juan Esteban Bilbao García, a realizar modificaciones al proyecto original, individualizado en el Visto 4° de la presente Resolución, como titular de este, 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 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 esta autoridad en la materia. Criterio que ha sido sostenido por nuestra Contraloría General de la República.
3. Que, con fecha, 30 de diciembre de 2020, el Titular consultó respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto denominado **“Uso del muelle Chollín, para transferencia de graneles históricos movilizables por Terminal Coronel”**, el cual se describe a continuación:

3.1. Descripción de la modificación propuesta

El proyecto en consulta tiene por objetivo habilitar el Muelle Chollín como infraestructura a través de la cual, se puedan movilizar cargas diferentes al carbón, permitiendo la transferencia de las cargas históricamente movilizadas por el muelle Jureles, esto considerando, los diferentes tipos de carga y las respectivas toneladas movilizadas. Para lo cual, es necesario incorporar una torre de transferencia a metros de la torre de transferencia N°4, y desde ahí habilitar correas transportadoras que se conecten con el sistema mecanizado de cintas que se dirigen a las diferentes bodegas habilitadas en las instalaciones de Portuaria Cabo Froward.

Dicha habilitación del Muelle Chollín permitirá movilizar cargas diferentes al carbón, permitiendo la transferencia de las cargas históricamente movilizadas por el muelle Jureles, esto considerando, los diferentes tipos de carga y las respectivas toneladas movilizadas, según se detalla a continuación:

3.1.1 Productos movilizables

Los productos históricamente movilizables por el puerto son los siguientes:

- Productos minerales
- Productos industria del cemento.
- Productos forestales
- Productos alimenticios

Como resultado de la implementación de este proyecto, no se considera incorporar un tipo de producto nuevo a los ya descritos y que constituyen las cargas históricas del recinto portuario Cabo Froward.

3.1.2 Sistema de transferencia

Situación actual

En la configuración original, la operación de ambos muelles es absolutamente independiente, el carbón para ENEL por el Muelle Chollín, y el resto de las cargas históricas, Clinker, madera y graneles alimenticios por el Muelle Jureles.

Posteriormente, se realizó la consulta de pertinencia proponiendo que sólo para el caso del arribo de un buque de Clinker, se tenga la posibilidad de descarga pueda realizarse por Jureles o por Chollín, lo que dependerá de que operación resulte ser la más eficiente.

En el caso de hacerse la descarga por el Muelle Jureles, no se registraría ningún cambio respecto de las operaciones que se vienen desarrollando desde que ese sistema entró en operación. La nave se descargaría a través de las tolvas existentes en el muelle y el producto se transferiría hasta el DOMO de almacenamiento mediante la cinta transportadora del Muelle Jureles.

En el caso de descargar por el Muelle Chollín, el proceso consideraría la recepción de la carga en las tolvas de este muelle, luego el Clinker sería transportado por un tramo de la cinta transportadora de este muelle hasta la Torre N°3, en la cual que se cruza con la cinta transportadora del Muelle Jureles, para continuar su transporte por la cinta del Muelle Jureles hasta el DOMO de almacenamiento existente, de igual forma que la opción anterior.

Para efectos de dicha consulta de pertinencia, cabe señalar:

- No se consideró ejecutar descargas de Clinker simultaneas por el sitio de descarga actual (Jureles) y la opción (Chollín), pues dicha acción sería imposible de ejecutar debido a que la cinta trasportadora del Muelle Jureles que prosigue con el transporte de Clinker a partir de la Torre N.3, hacia el sitio de almacenamiento, no puede recibir carga desde dos sistemas de manera simultánea.
- No modificó ningún aspecto asociado a las operaciones de descarga, transporte y traspaso de carbón ejecutadas por el Muelle Chollín, puesto que el uso de parte de las obras de este muelle para la descarga de Clinker sólo se podrá ejecutar entre operaciones de descarga de carbón y siempre que estas no sean alteradas o puedan verse comprometidas.

Situación con proyecto

La presente consulta de pertinencia, propone extender la flexibilidad de descarga del Muelle Chollín a todos los graneles descargados por el Muelle Jureles, realizándose el traspaso, ya en tierra a metros de la torre de transferencia N°4, y luego mediante la implementación de correas transportadoras llevar los graneles al sistema de cintas existente, de manera que funcione como un sistema independiente, y con la posibilidad de descargar los graneles históricos movilizados por muelle Jureles.

En caso de descarga de Clinker, se mantendrá lo descrito en la pertinencia anterior, y para el resto de los graneles históricos, dependiendo del programa operacional del recinto, podrá usarse el sitio de atraque y sistema de descarga de uno u otro muelle, manteniendo los actuales sitios de recepción en operación.

3.1.3 Implementación de correas transportadoras

Para que el muelle Chollín opere en forma independiente, esto es, sin utilizar la infraestructura del Muelle Jureles, el proyecto contempla la habilitación a la llegada del muelle Chollín una cinta para transportar la carga a los sistemas de recepción ya existentes de la empresa, esto permitirá que ambos muelles puedan operar en forma simultánea e independiente.

El proyecto considera dos cintas transportadoras de características similares a las existentes, una de aproximadamente 190 metros de largo más un tramo de 75 metros para conexión a los actuales sistemas de recepción y bodegas de Froward. Las cintas transportadoras tendrán cubiertas para evitar el escape de polvo y/o material conforme al estándar implementado por Froward en sus cintas.

Junto a lo anterior, se habilitarán 3 puntos de transferencia de carga, ubicadas en los puntos donde la cinta proyectada cambia de dirección o se une con el sistema existente, estos puntos de traspaso consideran equipos de captación de polvo para controlar las emisiones en los puntos de traspaso, el detalle técnico de los captadores de polvo se presentó en el Anexo 3 de los antecedentes presentados en la pertinencia.

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.
5. Que, para efectos de despejar en la especie si el proyecto **“Uso del muelle Chollín, para transferencia de graneles históricos movilizados por Terminal Coronel”** debe ingresar obligatoriamente al SEIA, corresponde analizar las siguientes tipologías del artículo 3° del Reglamento del SEIA:
 - 5.1 *Literal e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas, sub literal e.3) Terminales de camiones.*
 - 5.2 *Literal f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos, sub literal f.1) Puertos.*
 - 5.3 *Literal h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas. Sub literal h.2) Proyectos industriales.*
 - 5.4 *Literal ñ) “Producción, almacenamiento, transporte, disposición o reutilización habituales de sustancias tóxicas, explosivas, radioactivas, inflamables, corrosivas o reactivas”*
6. Que, por otra parte, el artículo 2 letra g) del RSEIA define ‘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, 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) Si 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 RSEIA;
 - (ii) 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 RSEIA.

Para los proyectos que se iniciaron de manera posterior a la entrada en vigencia del SEIA, 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 RSEIA;

- (iii) Si 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
 - (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 sustantivamente.
7. Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, 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 lo siguiente:

A continuación, se analizarán cada una de las tipologías potencialmente aplicables al proyecto:

7.1. Literal e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas, sub literal e.3) Terminales de camiones:

El criterio técnico de ingreso, corresponde a 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, respecto de lo cual cabe señalar que si bien las instalaciones de Portuaria Cabo Froward cuenta con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga, actualmente el área disponible para estacionamiento de camiones alcanza los 2810 m² y no cuenta con espacio suficiente para el estacionamiento de 50 vehículos medianos y/o pesados, tal como se describe en el anexo 4 del documento citado en Vistos N°6, donde se exhibe una imagen que representa las diferentes edificaciones, rutas y cintas mecanizados que se encuentran al interior del puerto, y las áreas que cuentan con factibilidad para ser utilizadas para el estacionamiento de camiones, considerando disponibilidad de área, acceso a rutas, y límites de altura delimitados por la presencia de cintas móviles.

Por otro lado, y teniendo en vista la Resolución N°1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece dimensiones máximas a vehículos que indica, se consideraron para la estimación del área necesaria para un estacionamiento, camiones con rampla, es decir, 2,60m de ancho y 20,50 de largo, como máximo, se obtiene un área de 53,3 m² utilizada únicamente por un camión, al cálculo anterior se suma un área de distanciamiento con otros camiones, equipos o estructuras, equivalente al 20%, del área utilizada por el camión, lo cual da un total de 63,96 m², área utilizar en total por camión con rampla.

Ahora, si dividimos el área total disponible para el estacionamiento de camiones (2810 m²), por el área a utilizar por cada un camión, encontramos que en el área marítima de Portuaria Cabo Froward, tan solo existe capacidad para estacionar 43 camiones, cantidad inferior a la capacidad establecida como límite (i.e. 50 camiones) para el ingreso por este literal por lo que es posible concluir su no aplicación.

Sin perjuicio de lo anterior, el proyecto en consulta no pretende aumentar el rendimiento de descarga del muelle jureles, desde este punto de vista no hay un cambio, es decir se mantendría el rendimiento máximo diario de 10.800 ton/día, y de los mismos productos históricos de Portuaria Cabo Froward, con lo que se obtiene un promedio de 386 camiones al día con descarga directa desde el muelle Chollín o muelle Jureles al camión, o el mismo dato expresado en camiones por hora es igual a 16 camiones/hora aproximadamente, con todo, el proyecto no sumaría camiones adicionales a los ya movilizados por muelle jureles, ya que se mantendrán los rendimientos operacionales de dicho muelle, manteniendo como rendimiento máximo promedio diario una cantidad de 386 camiones/día o en su defecto 16 camiones por hora en promedio.

7.2 Literal f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos, sub literal f.1) Puertos:

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. Por su parte, el proyecto objeto de consulta de pertinencia no tiene como finalidad habilitar infraestructura e instalaciones para la entrada, salida, atraque y desatraque de naves mayores, si no que su único objetivo es Habilitar el Muelle Chollín como infraestructura a través de la cual, se puedan movilizar cargas diferentes al carbón, permitiendo la transferencia de las cargas históricamente movilizadas por el muelle Jureles.

Para lo cual se habilitará un sistema de cintas que tiene como finalidad, habilitar la conectividad interna entre el muelle Chollin, y el sistema de cintas existente, por lo que es posible concluir que no aplica el literal señalado.

7.3 Literal h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas. Sub literal h.2) Proyectos industriales:

Para este literal, se entenderá por proyectos industriales aquellas urbanizaciones y/o loteos con destino industrial de una superficie igual o mayor a veinte hectáreas (20 ha); o aquellas instalaciones industriales que generen una emisión diaria esperada de algún contaminante causante de la saturación o latencia de la zona, producido o generado por alguna(s) fuente(s) del proyecto o actividad, igual o superior al cinco por ciento (5%) de la emisión diaria total estimada de ese contaminante en la zona declarada latente o saturada, para ese tipo de fuente(s).

Respecto de la categoría de proyecto industrial, cabe señalar que el proyecto “Uso del Muelle Chollín, para Transferencia de Graneles Históricos Movilizados por Terminal Coronel”, no contempla la instalación de industrias, ni tampoco pretende urbanizar y/o lotear el terreno, para una futura instalación de industrias. Sin embargo, el proyecto considera el uso de bodegas existentes, no calificadas ambientalmente, emplazadas en la cancha de acopio granelero del Muelle Jureles, por lo tanto, podría asumirse un uso del tipo productivo en virtud de lo señalado en el artículo 2.1.28 de la OGUC, que define “Actividades Productivas” no sólo a las industrias, sino que también a aquellas instalaciones de impacto similar como grandes depósitos, talleres o bodegas industriales, lo que a mayor abundamiento se encuentra ratificado por la Circular DDU N° 227 del 01.12.09. Aún en este caso, en donde la actividad de bodegaje puede entenderse como asimilable a industria sin serlo, tampoco cumpliría el criterio de superficie igual o superior a 20 ha establecido por éste literal del artículo 3° del RSEIA, pues el proyecto considera el uso de bodegas para el acopio temporal de la carga que moviliza el puerto, en una superficie total de 1,79 ha.

Finalmente, dado que el proyecto no considera la instalación de industria, es posible concluir que no aplica el literal señalado.

7.4 5.4 Literal ñ) Producción, almacenamiento, transporte, disposición o reutilización habituales de sustancias tóxicas, explosivas, radioactivas, inflamables, corrosivas o reactivas:

Respecto de las características de toxicidad, nocividad, reactividad, etc del Clinker, de acuerdo a lo señalado en la Hoja de datos de seguridad del Clinker, dan cuenta que dicho producto no se encuentra en la nómina de la NCh N°382 Of 2017, norma chilena que reemplaza a la Of 2004, y que por lo tanto no se considera como peligroso. Del mismo modo, 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 subliterales del literal ñ) del artículo 3° del RSEIA, le resulta aplicable al proyecto.

En el contexto planteado anteriormente, es posible concluir que las modificaciones propuestas, que consisten habilitar el Muelle Chollín como infraestructura para movilizar cargas diferentes al carbón, permitiendo la transferencia de las cargas históricamente movilizadas por el muelle Jureles, esto considerando, los diferentes tipos de carga y las respectivas toneladas movilizadas y para lo cual se incorporará una torre de transferencia a metros de la torre de transferencia N°4, y desde ahí se habilitarán correas transportadoras que se conecten con el sistema mecanizado de cintas que se dirigen a las diferentes bodegas habilitadas en las instalaciones de Portuaria Cabo Froward, no se encuentran dentro de las actividades o proyectos listados en el artículo 3° del RSEIA, es decir, no le resulta aplicable ninguna de las tipologías descritas ni analizadas en el presente criterio.

- (ii) En relación al segundo criterio expuesto, relativo a que 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 RSEIA. se puede señalar lo siguiente:

De acuerdo a los antecedentes proporcionados por el titular de la pertinencia, el proyecto denominado “Uso del Muelle Chollín, para Transferencia de Graneles Históricos Movilizados por Terminal Coronel” propone habilitar el Muelle Chollín como infraestructura para movilizar cargas diferentes al carbón, permitiendo la transferencia de las cargas históricamente movilizadas por el muelle Jureles, complementando el proyecto “Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel Cabo Froward” calificado favorablemente mediante RCA N°416/2008.

Respecto de este criterio, es importante señalar que el proyecto en consulta complementará obras que se iniciaron posterior a la entrada en vigor del SEIA, estas son el muelle Chollin, calificado ambientalmente a través de la RCA N°416 el año 2008, y por otro lado las bodegas de almacenamiento emplazadas en el área marítima, y que no cuentan con calificación ambiental, por ser previas al SEIA. Por lo cual, la modificación propuesta considera ajustes a un proyecto que cuenta con su respectiva calificación ambiental.

Junto con lo anterior, de acuerdo al análisis efectuado en el literal anterior de la presente resolución, la suma de las partes, obras y acciones calificadas ambientalmente y las partes, obras o acciones que conforman el ajuste, no constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del Reglamento del SEIA.

Lo anterior, es consistente con el análisis efectuado por la SEREMI de Salud del Biobío en su pronunciamiento citado en el punto 9 del Vistos, donde indica que: *“Las modificaciones propuestas no constituyen un proyecto o actividad listados en el artículo 3° del Reglamento del SEIA.”*

Del mismo modo, al respecto la Autoridad Marítima señala en su pronunciamiento individualizado en el punto 8 del Vistos, que: *“...es opinión de este órgano de la administración del Estado, que los antecedentes presentados en esta consulta de pertinencia no corresponden a alguna de las tipologías de ingreso estipulados en el artículo 3 del D.S. N°40/2012, Reglamento del Sistema de Evaluación Ambiental.”*

- (iii) En relación al tercer criterio expuesto, relativo a que si 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, es posible señalar lo siguiente:

El proyecto de “Uso del Muelle Chollín, para Transferencia de Graneles Históricos Movilizados por Terminal Coronel” no modifica sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad, puesto que, si se consideran las actuales operaciones del Muelle Chollín, la actual propuesta de complemento al proyecto, no producen nuevos impactos asociados a la operación, lo cual se expone en detalle a continuación, en conformidad a lo establecido en el Anexo N° 1 de ORD N° 1314562013 “*Criterios para decidir sobre la pertinencia de someter a Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) la introducción de cambios a un proyecto o actividad*” citado en el punto 3 del Vistos de la presente resolución, que señala textualmente lo siguiente:

“A efectos de determinar si se ha modificado de manera sustantiva los impactos ambientales del proyecto o actividades, deberá considerarse, entre otros aspectos, la posible generación de impactos a consecuencia de:

- La ubicación de las obras o acciones del proyecto o actividad.*
- La liberación al ecosistema de contaminantes generados directa o indirectamente por el proyecto o actividad.*
- La extracción y uso de recursos naturales renovables, incluidos agua y suelo*
- El manejo de residuos, productos químicos, organismos genéticamente modificados y o tras sustancias que puedan afectar el ambiente.”*

De acuerdo a lo anterior, a continuación, se detalla cada aspecto y su respectiva justificación:

- a) **Ubicación:** El proyecto “Uso del Muelle Chollín, para Transferencia de Graneles Históricos Movilizados por Terminal Coronel” Solo contempla la habilitación de una correa transportadora, que conecte el muelle Chollin con el sistema existente de cintas móviles, es importante mencionar que dichas cintas están ubicadas al interior del área marítima de Portuaria Cabo Froward, por lo cual no se estará utilizando un área que no haya tenido un uso portuario con anterioridad. Por otro lado, cabe recordar que el proyecto no contempla nuevas obras de mar, ya que están ya están habilitadas y evaluadas ambientalmente, por lo cual no pueden generarse nuevos impactos ambientales sobre áreas del ambiente marino como aquellos que se produjeron por el hincado de pilotes, montaje de estructuras y obras de apoyo sobre el ambiente marino.
- b) **Liberación de contaminantes al ecosistema:** Con respecto a la liberación de contaminantes al ecosistema, como fue mencionado anteriormente, el objetivo del actual proyecto es movilizar los graneles históricamente movilizados por el muelle Jureles a través del muelle Chollin, lo anterior considerando tanto las toneladas como los tipos de graneles. Por lo anterior durante la fase de operación del proyecto no existirá liberación de contaminantes adicionales a los que ya son liberados a través del muelle Jureles, y más aún, hay que considerar que se dejarán de movilizar un millón de toneladas de carbón, hacia las centrales termoeléctricas bocamina I y II, y por consiguiente se dejará de liberar contaminantes al ecosistema derivados de dicha actividad.

Sin perjuicio de lo anterior en la fase de construcción del proyecto se habilitarán las cintas móviles que conectarán el muelle Chollín con el sistema de cintas existentes, para lo cual se implementarán 265 m de cintas móviles y 3 torres de transferencia, por lo cual durante esta fase existirá emisión de polvo debido a la excavación para instalación de cimientos.

Para estimar las emisiones de MP10 y MP2,5 durante la etapa de construcción se calcularon los factores de emisión según las ecuaciones mencionadas en la “Guía para la Estimación de Emisiones Atmosféricas en la Región Metropolitana” del Ministerio del Medio Ambiente. Para realizar el cálculo se consideraron 40 horas máquina, un porcentaje de finos de 12% y un porcentaje de humedad de 25%. Derivado de las excavaciones mencionadas anteriormente, los factores de emisión calculados son de 0,154 Kg/h de MP10 y 0,172 Kg/h de MP2,5, estos factores de emisión deben ser multiplicados por un nivel de actividad, la cual fue expresada en horas máquina para el presente cálculo, y de esta forma se obtiene la emisión total de MP, para dicha faena alcanza valores de $MP_{10}=0,0061$ (Ton) y $MP_{2,5}=0,0069$ (Ton), por lo cual la emisión

de material particulado antes calculada resulta despreciable, esto considerando que es solo un efecto temporal que se evidenciarán durante aproximadamente 5 días.

Para la etapa de operación del proyecto, se estimaron las emisiones de MP10 y MP2,5 utilizando las fórmulas detalladas en la “Guía metodológica Para Estimación de Emisiones Provenientes Fuentes Puntuales- Ministerio de Medio Ambiente, 2019” y por otro lado se utilizaron los factores de emisión definidos en el “AP 42, Fifth Edition, Compilation of Air Pollutant Emission Factors, Volumen 1: Stationary Point and Area Sources, Chapter 11.19.2 Crushed Stone Processing and Pulverized Mineral Processing, cuyo detalle de cálculo se presenta en el documento citado en el documento referido en el Vistos N°11, donde se indican los factores de emisión, y modelaciones realizadas. Con lo anterior, se estimó que las emisiones totales de MP10 alcanzarán los 0,162Kg/día mientras que las emisiones totales de MP2,5 se estimaron en 0,027 Kg/día.

- c) **La extracción y uso de recursos naturales renovables.** El presente proyecto, no considera la extracción ni uso de recursos naturales de ninguna naturaleza, salvo la excavación para instalación de cimientos de las estructuras que soportarán las cintas móviles y las 3 torres de transferencia, que alcanzarán un volumen total estimado en 16m³.
- d) **El manejo de residuos, productos químicos,** organismos genéticamente modificados y/o otras sustancias que puedan afectar el ambiente: El presente proyecto, no considera aumentar los residuos que actualmente se generan y son manejados por la portuaria, ya que el polvillo que es reunido por los captadores de polvo, son reincorporados al sistema móvil. Por otro lado, no se considera en ninguna fase del proyecto el uso de organismo genéticamente modificados.

Por su parte, la SEREMI de Salud del Biobío en su pronunciamiento señalado en el Visto N°9 de la presente resolución, señala que: *“Los impactos ambientales asociadas a las modificaciones propuestas no se modifican de manera sustantiva a los ya evaluados y no se generan nuevos impactos.”*

Del mismo modo, al respecto la Autoridad Marítima señala en su pronunciamiento individualizado en el punto 8 del Vistos, que: *“Las obras y acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad, no modifica sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales.”*

Por lo señalado, es posible concluir que la modificación propuesta no modifica sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto aprobado mediante RCA N°416/2008.

- (iv) En relación al cuarto criterio expuesto, 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, se puede señalar que:

Al respecto cabe señalar que este criterio no es aplicable al presente proyecto que fuera evaluado y calificado mediante la RCA N°416/2008 mediante la presentación de una DIA y como tal no tiene asociada la generación de impactos ambientales significativos que deban mitigarse, repararse y/o compensarse.

- 8. Que, por ende, es posible concluir que el Proyecto **“Uso del muelle Chollín, para Transferencia de Graneles Históricos Movilizados por Terminal Coronel”** no corresponde a un cambio de consideración del proyecto **“Ampliación de Instalaciones Portuarias de la Bahía de Coronel, Cabo Froward”** aprobado con RCA N° 416/2008 en los términos definidos en el artículo 2° letra g) del RSEIA, esto es, 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. Como se analizó precedentemente, los cambios incorporados no resultan ser de consideración desde el punto de vista ambiental, por lo tanto, no se requiere que el Proyecto se someta obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución.

9. Que, en atención a lo anterior,

RESUELVO:

1. **Que, el Proyecto “Uso del muelle Chollín, para Transferencia de Graneles Históricos Movilizados por Terminal Coronel”, no requiere ingresar obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución**, en consideración a los antecedentes aportados por el Titular y lo expuesto en los considerandos N° 3° y 7° de la presente Resolución.
2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el señor Juan Esteban Bilbao García en representación de PORTUARIA CABO FROWARD S.A., cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad y en ningún caso lo exime del cumplimiento de la normativa ambiental aplicable al Proyecto, ni de la solicitud y obtención de las autorizaciones sectoriales necesarias para su ejecución. Cabe señalar, además, que el presente pronunciamiento no obsta al ejercicio por parte de la Superintendencia del Medio Ambiente de su facultad de requerir el ingreso del Proyecto al SEIA en su caso, conforme a lo establecido en su Ley Orgánica si así correspondiera.
3. En contra de la presente resolución, podrán deducirse los recursos de reposición y jerárquico, dentro del plazo de cinco días contados desde la notificación del presente acto administrativo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley N° 19.880. Lo anterior, sin perjuicio de los recursos, acciones o derechos que se pueden hacer valer ante las autoridades correspondientes, y de las demás formas de revisión de los actos administrativos que procedan.

Anótese, notifíquese por carta certificada al Titular y archívese

**SILVANA SUANES ARANEDA
DIRECTORA DIRECTOR
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DEL BIOBIO**

ARS/MNR/JMH/jmh

Distribución:

- Señor Juan Bilbao García, nduran@froward.cl
- Expediente CP “Uso del Muelle Chollín, para Transferencia de Graneles Históricos Movilizados por Terminal Coronel”



**Firmado por: Silvana
Suanes Araneda
Fecha: 05/04/2021
19:43:53 CLT**

- Superintendencia del Medio Ambiente, SMA.
- SEREMI de Salud
- Gobernación Marítima de Talcahuano
- I. Municipalidad de Coronel
- Oficina de partes, SEA Biobío