



RESOLUCIÓN EXENTA QUE SE PRONUNCIA RESPECTO A CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “REPARACIONES DEL TERMINAL N°1 DE PUERTO PATILLOS”.

IQUIQUE

VISTOS:

1. Lo dispuesto en la Ley N°19.300 de 1994, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, en el D.S. N°40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en 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; en la Ley N°19.880, establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; y en 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, de Bases Generales del Medio Ambiente y en el artículo 2° letra g) del D.S. N°40 de 2012, del Ministerio de Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “RSEIA”).
3. El Of. Ord. N°131.456 de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que instruye sobre las consultas de pertinencia de ingreso de proyectos o actividades o sus modificaciones al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”).
4. La carta de consulta de pertinencia de ingreso al SEIA, presentada con fecha 27 de noviembre de 2019 a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, “SEA”) de Tarapacá, por el señor Javier Concha Irrázaval, en representación de la empresa Servicios Portuarios Patillos S.A. (en adelante, el “titular”), respecto del proyecto “Reparaciones del Terminal N°1 de Puerto Patillos” (en adelante, el “proyecto”).
5. La carta SEA-COR N° 24 de fecha 10 de febrero de 2019, de la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental dirigida al representante legal de la empresa Servicios Portuarios Patillos S.A., donde se solicitan antecedentes adicionales al titular para mejor resolver lo solicitado.
6. La Resolución Exenta N° 202099101109 de fecha 26 de marzo de 2020, de Apercibimiento de Abandono del procedimiento de conformidad a lo establecido en el 43 de la Ley N° 19.880.
7. La carta S/N de fecha 30 de marzo presentada el 01 de abril, ambas fechas de 2020, a través de la cual el titular entrega los antecedentes solicitados mediante carta citada en el visto 5 anterior.
8. Otros antecedentes que forman parte del expediente administrativo de la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA.

CONSIDERANDO:

1. Que mediante presentación de fecha 27 de noviembre de 2019, el titular del proyecto, solicita que esta Dirección Regional, se pronuncie acerca de si las obras, acciones o medidas que plantea efectuar en el proyecto “Reparaciones del Terminal N°1 de Puerto Patillos”, tendientes a intervenir o complementar el proyecto original, constituyen o no, cambios de consideración que ameriten que previo a su ejecución, deban someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
2. Que, de acuerdo a la información proporcionada por el titular, la solicitud ingresada se relaciona con un proyecto existente que habría entrado en funcionamiento alrededor del año 1965, el cual por haberse iniciado antes de la entrada en vigencia del SEIA, no cuenta con resolución de calificación ambiental, y que corresponde a la reparación y refuerzo (reconstrucción) de la infraestructura del Terminal N°1 de Puerto Patillos, ubicado aproximadamente a 60 km al sur de la ciudad de Iquique, el cual producto de un accidente ocurrido en mayo de 2019 (colapso de la galería N°2) el puente N°1 del Sistema de Embarque paralizó su funcionamiento inhabilitando las operaciones de carga de Sal del Terminal.

En este contexto las instalaciones que conforman la actividad de portuaria de embarque de Sal del Terminal N°1 de Puerto Patillos corresponden tanto a instalaciones terrestres que comprenden el Sistema de Almacenamiento y de Recuperación, así como instalaciones marítimas que están conformadas por el Sistema de Embarque y de Amarre, siendo estas últimas las que se analizan en la presente consulta de pertinencia de acuerdo con lo siguiente:

- 2.1. Las instalaciones marítimas se ubican en el muelle propiamente tal y está constituido por tres secciones:
 - Estructura metálica de la Galería CT-03 (puente galería y correa transportadora CT-03), ubicada entre la costa y el dolphin de hormigón;
 - Galería CT-02 (puente galería y correa transportadora CT-02), ubicado entre el dolphin de hormigón y el dolphin metálico; y
 - Galería CT-01 (puente móvil o retráctil y correa transportadora CT-01), el cual se moviliza por el interior de la Galería CT-02 hacia mar afuera.

Estas instalaciones se localizan en las siguientes coordenadas geográficas (UTM, WGS 84):

Descripción Instalación	Norte	Este
Fin retráctil CT-01	7.705.628,257	375.959,227
Fin galería CT-02	7.705.602,759	375.979,700
Apoyo intermedio galería CT-02 (torre carga)	7.705.583,265	375.995,352
Inicio galería CT-02 (torre transferencia)	7.705.542,157	376.028,360
Apoyo intermedio galería CT-03 (cepa intermedia)	7.705.513,211	376.067,707
Inicio CT-03 (tierra)	7.705.475,867	376.118,472

Por otra parte, el Sistema de Amarre del Terminal, está conformado por 6 boyas, las que están fondeadas con cadenas, anclas, muertos de hormigón y bitones.

- 2.2. Las instalaciones antes mencionadas fueron afectadas por el accidente ocurrido en mayo de 2019, en el cual colapsó la Galería N°2 y el Puente N°1 del Sistema de Embarque del Terminal N°1, inhabilitando las operaciones de carga de Sal.
- 2.3. Las superficies de las infraestructuras e instalaciones del Terminal N°1 del proyecto original hasta el año 2019, previo al siniestro, se detallan en la siguiente tabla:

Área	Infraestructura e Instalaciones	Superficie (m ²)
Instalaciones Terrestres	Sistema de Almacenamiento y Recuperación	95.000
	Pilas de embarque (o áreas de almacenamiento)	60.000
	Caminos de circulación y faja de operación sobre los túneles CT-04; CT-05; y CT-06	25.000
	Camino de acceso y embarcadero	10.000
	Adición de Aditivos	-
	Estación de harneo y desaglomerado	-
Instalaciones Marítimas	Sistema de Embarque	15.000
	Galería CT-03 (puente galería y correa transportadora CT-03)	450
	Galería CT-02 (puente galería y correa transportadora CT-02)	400
	Galería CT-01 (puente retráctil y correa transportadora CT-01)	100
	Dolphin Hormigón	150
	Dolphin Metálico	200
	Sistema de Amarre	-
	Boyas (6)	-
Superficie estimada Instalaciones Terrestres año 2019 (m ²)		95.000
Superficie estimada Instalaciones Marítimas año 2019 (m ²)		15.000 (*)
Superficie estimada Terminal N°1 año 2019 (m ²)		110.000
(-) Incluidas en el área denominada "camino de acceso y embarcadero"		
(*) Área de Concesión Marítima		

3. Que, según la información proporcionada por el titular, las obras y acciones que se pretenden realizar para la reconstrucción del Terminal Marítimo N°1 serán las siguientes:
- 3.1. Reconstrucción Galería CT-01 (puente retráctil y correa transportadora CT-01).
- Reposición de Retráctil, incluyendo sistema de entrada y salida (cables de acero, huinche, contrapeso).
 - Reposición de correa transportadora CT-01, incluyendo estructura metálica de soporte, polines, poleas de cabeza y cola, sistema motriz (motor eléctrico, reductor y acoplamiento hidráulico), cinta transportadora y chute de descarga.
 - Reposición de Torre de Carga.
 - Reposición de chute telescópico de carga, tipo cascada.
 - Reposición de Sistema de Aditivos, incluyendo tuberías, flujómetros, bombas, y válvulas.
- 3.2. Reconstrucción Galería CT-02 (puente galería y correa transportadora CT-02).
- Reposición de puente fijo (galería CT-02).
 - Reposición de correa transportadora CT-02, incluyendo estructura metálica de soporte, polines, poleas de cabeza y cola, sistema motriz (motor eléctrico, reductor y acoplamiento hidráulico), cinta transportadora y chute de descarga.
- 3.3. Reparación/reconstrucción de las estructuras existentes: Galería CT-03 (puente galería y correa transportadora CT-03); cepa de apoyo; torre de transferencia (dolphin de hormigón), dolphin metálico y torre de carga (trípode), con el objetivo de garantizar una vida útil mínima de 20 años.
- Reconstrucción total, de la Galería CT-03 (puente galería).
 - Reposición de correa transportadora CT-03, incluyendo estructura metálica de soporte, polines, poleas de cabeza y cola, sistema motriz (motor eléctrico, reductor y acoplamiento hidráulico), cinta transportadora y chute de descarga.
 - Refuerzos, mantenimiento y adecuación de: Cepa de apoyo; Torre de Transferencia y Dolphin de Hormigón.
 - Refuerzos, mantenimiento y adecuación de Dolphin Metálico y Torre de Carga (Trípode).
- 3.4. Reparación de los elementos trasversales del Sistema de Embarque, tales como:

- Reposición de Sistema Eléctrico y Control, incluyendo bandejas y tuberías portaconductores, líneas eléctricas y de control, tableros de fuerza, distribución, iluminación y control.
 - Reposición de Instrumentación, incluyendo sensores y cableados.
 - Reposición de Red de Aire Comprimido, incluyendo tuberías y válvulas.
 - Reposición de cubiertas, cierres laterales, pisos, escaleras y otros elementos menores.
 - Reposición de elementos de mantenimiento, tales como pescantes, huinches y teclés.
- 3.5. Respecto de obras y acciones en el medio marino, se señala que no se ejecutarán actividades tales como tronaduras, perforaciones y/o excavaciones, sin embargo se realizarán reforzamientos y hormigonado en las fundaciones existentes del Terminal N°1, específicamente en las fundaciones de las Galerías CT-02 y CT-03, ya que estas presentan grietas y degradaciones, por lo que resultan necesarias adecuarlas para recibir las cargas de las estructuras que serán reconstruidas, por tanto, éstas deberán ser reparadas y ampliadas, con el objeto además de cumplir con la normativa técnica vigente actualmente, de mayor exigencia que la imperante en el tiempo en el cual fue construido el Terminal N°1.

Los aspectos específicos de las labores en el medio marino para las intervenciones de las fundaciones serán las siguientes:

Fundación Cepa Intermedia (Galería CT-03):

Estructura existente tipo dado de hormigón, donde se apoya la cepa intermedia de la Galería CT-03. Está ubicada a 43 m desde el punto de inicio de la galería CT-03 y tiene un área de aproximadamente 12 m² y su nivel superior es de +1,60 m NRS. Los trabajos de refuerzo y reparación que se ejecutarán sobre esta fundación serán los siguientes:

- ✓ Limpiar el dado de hormigón, para despejarlo de todo material suelto y vida marina por medio manual/mecánico.
- ✓ Limpiar fisuras y/o grietas, hasta asegurar que el material no adherido ha sido completamente retirado.
- ✓ Reparar las fisuras y/o grietas, realizando inyección de resina epóxica del tipo Sikadur53 o similar.
- ✓ Instalar anclajes (dowels), moldaje y armadura de refuerzo.
- ✓ Ampliar el dado de hormigón, utilizando hormigón H-35, para recibir la carga de la nueva cepa intermedia. Para este trabajo se procederá a bombear el hormigón, en el interior del encofrado, asegurándose que éste desplaza el agua de su interior y quede completamente relleno. La faena de bombeo de hormigón se realizará desde tierra o Jack - Up.

Fundación Torre de Transferencia (Galerías CT-02 y CT-03):

Estructura existente y corresponde al Dolphin de hormigón que sirve de soporte de la torre de transferencia y está compuesto por 3 anillos de hormigón de diámetro creciente en profundidad y se ubicará a 83 m desde el punto de inicio de la galería CT-03 con un área de aproximadamente 1.540 m² y su nivel superior es de +2,50 m NRS. Los trabajos de refuerzo y reparación que se ejecutarán sobre esta fundación serán los siguientes:

- ✓ Limpiar el manto de hormigón, para despejarlo de todo material suelto y vida marina mediante medio manual o mecánico.
- ✓ Limpiar fisuras y/o grietas, hasta asegurar que el material no adherido ha sido completamente retirado.
- ✓ Reparar las fisuras y/o grietas, realizando inyección de resina epóxica del tipo Sikadur53 o similar.
- ✓ Instalar anclajes (dowels), moldaje y armadura de refuerzo.
- ✓ Restituir y reforzar el manto de hormigón del Dolphin, mediante la confección de una nueva camisa de hormigón armado de 20 cm de espesor, utilizando el

paramento existente como encofrado interior, incluyendo ensanches en las zonas de acción de las nuevas vigas de hormigón. Para este trabajo se procederá a bombear hormigón H-35, en el interior del encofrado, asegurándose que éste desplace el agua de su interior y quede completamente relleno. La faena de bombeo de hormigón se realizará desde tierra o Jack - Up.

- ✓ Confeccionar, en el nivel superior, vigas de hormigón armado dispuestas en el sentido longitudinal y transversal, formando un emparrillado, para recibir la nueva torre de transferencia.
- ✓ Confeccionar una nueva losa de hormigón de 50 cm de espesor que permitirá cubrir la losa existente.

Fundación Torre de Carga (Galería CT-02):

Esta fundación corresponde a una estructura existente, de soporte del Dolphin metálico, conformado por tres pilotes de acero y ubicado aproximadamente a 53 m, mar adentro, del Dolphin de hormigón.

Actualmente, el Dolphin metálico se encuentra ubicado sobre fundaciones, fabricadas en el fondo marino y ancladas sobre la roca basal. Estas fundaciones corresponden a obras existentes sobre el fondo marino y tienen, para el pilote P1 (Oeste), un diámetro de 4,5 m y una profundidad de 2,5 m y, para los pilotes P2 y P3 (Norte y Sur), una sección rectangular de 1,5 m x 1,8 m y una profundidad de 0,5 m. Los trabajos de refuerzo y reparación que se ejecutarán sobre estas fundaciones serán los siguientes:

a) Fundación pilote P1 (Oeste):

- ✓ Limpiar el dado de hormigón de toda vida marina mediante medio manual/mecánico.
- ✓ Limpiar fisuras y/o grietas hasta asegurar que el material no adherido ha sido completamente desprendido del elemento.
- ✓ Reparar las fisuras y/o grietas realizando inyección de resina epóxica del tipo Sikadur53 o similar.

b) Fundación pilotes P2 y P3 (Norte y Sur):

- ✓ Nivelación del fondo marino, del sector aledaño a las fundaciones P2 y P3 existentes, evitando en todo momento el traslado de material y sólo despejando el fondo marino de tal manera de generar una superficie plana para recibir la nueva fundación tipo contenedor.
- ✓ Retirar el hormigón del cabezal de la fundación existente de dimensiones 1,5 m de ancho x 1,8 m de largo y 0,5 m de altura.
- ✓ Instalar nuevas fundaciones gravitacionales no intrusivas en la roca, que se materializará a través de Contenedores prefabricados, generando una sección rectangular de 4,8 m de ancho x 5,9 m de largo x 2 m de alto.
- ✓ Colocar una nueva armadura de refuerzo, al interior de los Contenedores, y conectar con los pilotes existentes, utilizando elementos de acero.
- ✓ Hormigonar el interior de los Contenedores, utilizando hormigón H35 y complementando con elementos de acero, para aumentar la densidad del hormigón normal, según cálculo. Para este trabajo se procederá a bombear el hormigón, en el interior de los Contenedores, asegurándose que éste desplace el agua de su interior y quede completamente relleno. La faena de bombeo de hormigón se realizará desde tierra o Jack- Up.

En cuanto al Dolphin metálico, propiamente tal, al no haber presentado daño sus pilotes y otras estructuras metálicas, no será intervenirlo.

- 3.6. Todos los trabajos de reparación y refuerzo de las fundaciones que forman parte de la Galería CT-02 y Galería CT-03 del Sistema de Embarque del Terminal N°1, se encuentran dentro del área de concesión marítima equivalente a 15.000 m². A continuación, se presenta los cambios de superficie que implicarán estos refuerzos y reparaciones de forma particular en cada una de las fundaciones a intervenir.

Fundaciones	Superficie (m ²)	
	Proyecto Original	Posterior a los Refuerzos
Fundación Cepa Intermedia (Galería CT-03)	12	24
Fundación Torre de Transferencia (Galerías CT-02 y CT-03)	177	196
Fundación Torre de Carga (Galería CT-02)	22	72
- Fundación pilote P1 (Oeste):	16	16
- Fundación pilote P2 (Norte):	3	28
- Fundación pilote P3 (Sur):	3	28

- 3.7. Para la ejecución de este proyecto se contemplan las siguientes actividades en su fase de construcción la cual tendrá una duración de 11 meses.

Instalación de Faenas:

Se habilitará una instalación de faena dentro del sector portuario de Patillos, constituida por oficinas, bodega, pañol y áreas para el armado y pintura (touch up) de las estructuras que llegarán pre-armadas desde la maestranza. Contará además con estacionamientos, conexionado eléctrico al sistema de abastecimiento de energía existente, bodega para almacenamiento temporal de residuos peligrosos, área para almacenamiento de residuos no peligrosos y cierre perimetral.

En las dependencias de Puerto Patillos se proporcionarán los servicios básicos para atender al personal que se desempeñará en los trabajos de reparación del Terminal N°1, tales como agua potable, servicios higiénicos, casino para alimentación del personal y vestidores, todos los cuales son de propiedad de la empresa K+S Chile S.A.

Montajes de estructuras pre-armadas:

Las estructuras serán fabricadas en una maestranza (pre-armadas), fuera de las dependencias de Puerto Patillos, y posteriormente transportadas al recinto portuario donde se terminarán de armar para ser instaladas.

Una vez reforzadas y adecuadas las actuales estructuras existentes en el área marítima del terminal (dolphin metálico, dolphin de hormigón, cepa de apoyo intermedia, torre de transferencia y fundaciones submarinas), de forma que puedan recibir y soportar las nuevas estructuras, se iniciará las labores de montaje de las estructuras metálicas de la torre de carga, galería CT-02 y Retráctil, para posteriormente, seguir con los montajes de sus pisos y cubiertas y, finalmente, realizar el montaje de las correas transportadoras CT-03, CT-02 y CT-01, así como también el chute de carga telescópico, los sistemas eléctricos y de control, la instrumentación, el sistema de adición de aditivos, la red de aire comprimido y los elementos de mantenimiento y otros menores.

Las nuevas estructuras que se instalarán en el área marítima del Terminal N°1 serán trasladadas, mediante balsa o barcaza hasta su lugar de montaje. Las operaciones de carga de la balsa o barcaza se realizarán empleando camiones y grúas móviles. El montaje de las nuevas estructuras se realizará utilizando barcaza (con grúa), Jack- Up u otro artefacto naval, adecuado para la realización de este trabajo.

- 3.8. El titular informa que para la restauración del Terminal N°1 se emplearán los mismos materiales de las actuales fundaciones y los trabajos serán realizados por buzos especializados. Los insumos requeridos de estructuras metálicas y no metálicas serán de 650 toneladas, se requerirá también como material de construcción 500 m³ de hormigón, así como de una cantidad variable de maquinarias tales como: camiones planos, camiones cama baja, grúas, camiones mixer, camiones aljibe, camionetas, buses, remolcador, balsa, barcaza, Jack - Up y lanchas.
- 3.9. Se informa que el proyecto considera la implementación de un plan de gestión y manejo ambiental durante toda la ejecución de las obras y actividades referidas. En caso de requerirse el vaciado de los excedentes de la lechada de los camiones, éste se realizará en un pozo excavado y señalizado al interior de la instalación de faenas, e

impermeabilizado por todas sus caras; una vez que la lechada se haya endurecido, el material excedente será manejado como residuo industrial no peligroso. El pozo será rellenado utilizando el mismo material de excavación inicial.

- 3.10. Junto a lo anterior, el titular informa que, el proyecto de reparación del Terminal N°1 de Puerto Patillos no modificará su operación ni funcionamiento, ya que no se considera alterar la capacidad de almacenamiento ni de embarque de sal, ni tampoco se modificará el diseño de sus instalaciones respecto a lo existente (antes de ocurrir el accidente de mayo de 2019), es decir:
- No se alterará la capacidad de almacenamiento ni de embarque de sal, manteniéndose una capacidad de 1.600 t/h.
 - No se modifica la configuración ni la orientación del diseño actual del Terminal N°1 (Sistema de Almacenamiento, Recuperación, Embarque y Amarre).
 - No habrá cambios en la mano de obra que se desempeña en este Terminal, ni de los suministros que atienden su funcionamiento, ni tampoco de los residuos que actualmente se generan.
4. Que el artículo 10° de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente 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 de impacto ambiental.
5. Que, la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, 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 de 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.
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. Se entenderá que un proyecto o actividad sufre cambios de consideración...”*. A su turno, el Anexo I denominado *“Criterios para decidir sobre la pertinencia de someter al SEIA la introducción de cambios a un proyecto o actividad”*, el que forma parte del Of. Ord. N° 131.456, de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que imparte instrucciones sobre Consultas de Pertinencia de Ingreso de Proyectos o Actividades al SEIA, sostiene 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 artículo 2 letra g) del Reglamento del SEIA, 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 original y como tal corresponde a una “modificación de proyecto” que debe someterse en forma obligatoria al SEIA.

- 8. Que, el mismo Of. Ord. N°131.456 de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA antes aludido, en su Anexo I indica que “Desde la perspectiva contraria, debe entenderse que los proyectos y actividades no sufren cambios de consideración cuando las obras, acciones o medidas tendientes a intervenirlos o complementarlos no implican una alteración en las características propias del proyecto o actividad. Es decir, cuando la intervención o complementación del proyecto se refiere a obras de mantención o conservación, reparación o rectificación, reconstitución, reposición, o renovación.
- 9. Que, para efectos del presente análisis, se ha tenido a la vista las siguientes tipologías de proyecto o actividad susceptible de causar impacto ambiental del artículo 10° de la Ley N°19.300, la cual se especifica y pormenoriza en el artículo 3° del RSEIA:

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.

p) Ejecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuario de la naturaleza, parques marinos, reservas marinas o en cualesquiera otras áreas colocadas bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita.

- 10. 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:

10.1. Respecto 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 lo siguiente:

- El proyecto “Reparación Del Terminal N°1 De Puerto Patillos”, tiene por objetivo la reconstrucción y adecuación de las instalaciones marítimas que conforman dicho Terminal, con estructuras nuevas que tendrán las mismas características que las

previamente existentes, de tal forma de mantener sus capacidades de carga, funcionamiento y ubicación y no constituye, por sí mismas, un Puerto.

En este mismo sentido, la reparación de estas obras, en ningún caso constituye un conjunto de instalaciones o infraestructura distintas a las existentes, sino más bien de obras de reparación que se ejecutarán sobre las estructuras dañadas por el accidente, esto es, en el Sistema de Embarque y específicamente en la Galería CT-01 (puente móvil o retráctil y correa transportadora CT-01) y Galería CT-02 (puente galería y correa transportadora CT-02). Además, se realizarán actividades de mantención/cambio en las estructuras que, si bien no resultaron dañadas, requieren ser reforzadas, como la Galería CT-03 (puente galería y correa transportadora CT-03), cepa de apoyo, la torre de transferencia (dolphin de hormigón), el dolphin metálico y torre de carga (trípode).

- Respecto al literal p) antes aludido, y de acuerdo a los antecedentes tenidos a la vista, es posible señalar que ejecución del proyecto “Reparaciones del Terminal N°1 de Puerto Patillos”, no se localiza en un área colocada bajo protección oficial, en los términos que indica el artículo 3° letra p) del Reglamento del SEIA y el Oficio Ord. N° 130844/2013 del Servicio de Evaluación Ambiental.

10.2. En relación al literal g.2, referido a que, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto original de manera posterior a la entrada en vigencia del SEIA que no han sido calificadas ambientalmente, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del RSEIA, es dable indicar lo siguiente:

- El aumento de la capacidad de terminal N°1 de 1.200 t/h hasta 1.600 t/h considerando la implementación de un sistema de automatización del embarque de sal en dicha oportunidad, sumado a las reparaciones y refuerzos (reconstrucción) de la infraestructura marítima del mismo no constituyen en sus características aquellas señas en el aludido articulado.
- Las modificaciones propuestas por el titular no implican un “cambio de consideración” en atención a lo señalado en el Anexo I del Of. Ord. N° 131.456 de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, por cuanto los cambios no alteran las características propias del proyecto original y están referidos principalmente a obras de reparación o rectificación (que tienen por efecto arreglar, enmendar, corregir o remediar uno o más de sus elementos que se encuentren rotos o estropeados, o que no funcionen tal como en su primer estado) y obras de reconstitución (que tienen por efecto volver a constituir o rehacer uno o más de sus elementos).

10.3. En relación con los literales g.3 y g.4 de la norma en análisis, éstas no resultan aplicables al proyecto en consulta, dado que éste no cuenta con Resolución de Calificación Ambiental, por haberse iniciado, según lo declara el titular, alrededor del año 1965, vale decir, de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA

11. Que, se entiende forman parte de la presente resolución, todos los antecedentes expuestos por el titular en su presentación de fecha 27 de noviembre de 2019 y su complementación de fecha 01 de abril de 2020.
12. Que, en virtud de los antecedentes expuestos, la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Tarapacá,

RESUELVE:

1. Que, la ejecución del proyecto “Reparaciones del Terminal N°1 de Puerto Patillos”, que modifica el proyecto original, no constituye un cambio de consideración, según lo establece la Ley N° 19.300 Sobre Bases Generales del Medio Ambiente y su Reglamento (artículo 2° del D.S. N° 40, de 2012 del Ministerio de Medio Ambiente) por lo que no requiere, que en

forma previa a su ejecución, sea sometida al SEIA. Ello sin perjuicio del cumplimiento de la normativa vigente y de la tramitación sectorial que corresponda.

2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el señor Javier Concha Irarrázaval, en representación de la empresa Servicios Portuarios Patillos S.A., en consecuencia, cualquier omisión, error o inexactitud que acuse la consulta, es de su exclusiva responsabilidad.
3. Que, procede en contra 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 por carta certificada, comuníquese y archívese

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

PMG/SPM/HRP/JRM

Distribución:

- *Sr. Javier Concha Irarrázaval - Servicios Portuarios Patillos SA-Costanera Sur Río Mapocho N° 2730, Oficina N° 601, Comuna de Las Condes, Región Metropolitana.*

Cc/:

- *Superintendencia de Medio Ambiente.*
- *Archivo SEA.*