



CASO: AERÓDROMO BALMACEDA INGRESADO BAJO TIPOLOGÍA: G.1)
PROYECTOS DE DESARROLLO URBANO QUE CONTEMPLAN OBRAS
DE EDIFICACIÓN Y/O URBANIZACIÓN CUYO DESTINO SEA
HABITACIONAL, INDUSTRIAL Y/O DE EQUIPAMIENTO.

POR: HERNANDO MUÑOZ MUÑOZ

Tesina presentada a la de Facultad de Derecho de la Universidad del
Desarrollo para optar al título de Magister en Derecho Ambiental

PROFESOR GUÍA:

Sra. Raúl Campúsano

Octubre, 2019
SANTIAGO

© Se autoriza la reproducción de esta obra en modalidad acceso abierto para fines académicos o de investigación, siempre que se incluya la referencia bibliográfica.

Dedicatoria: Este trabajo se lo dedico principalmente a la Facultad de Derecho de la Universidad del Desarrollo por la entrega, sacrificio y esmero porque cada día la entrega de información sea de gran calidad y actualizada.

A mi Novia, Padres, Hermanos y Amigos por su ayuda y comprensión por el camino que he tomado para seguir adelante.

TABLA DE CONTENIDOS.

1	INTRODUCCIÓN.	1-3
2	CUERPO DE LA OBRA.	4-6
	2.1 Descripción del Proyecto.	4-5
	2.2 Objetivo del Proyecto.	5
	2.3 Justificación del área de influencia del proyecto.	5
	2.4 Determinación del área de influencia del proyecto.	6
3	ANÁLISIS AL ARTÍCULO 11 DE LA LEY 19.300, LEY SOBRE BASES GENERALES DEL MEDIO AMBIENTE.	7-9
4	ANÁLISIS AL ARTÍCULO 10 DE LA LEY 19.300, LEY SOBRE BASES GENERALES DEL MEDIO AMBIENTE.	10-11
5	PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DEL SEIA.	12-16
	5.1 Proyectos aeroportuarios ingresado al SEIA.	17-21
5	6. ANÁLISIS AL TITULO 2 DE LA PLANIFICACION LEY GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.	22-27
	5.1 Disposiciones complementarias	22
6	CONCLUSIONES.	28
7	BIBLIOGRAFIA.	29-30

ANEXOS.

ANEXO 1. Resolución del SEA Resolución Exenta N° 287/2016.

ANEXO 2. Resolución del SEA Resolución Exenta N° 23/2018.

ANEXO 3. Resolución del SEA Resolución Exenta N° 56/2019

ANEXO 4. Resolución del SEA Resolución Exenta N° 289/2019

ANEXO 5. Resolución del SEA Resolución Exenta N° 28/2019

ANEXO 6. Resolución del SEA Resolución Exenta N° 358/2019

LISTA DE ABREVIATURAS.

AI	: Área de influencia.
ARO	: Del inglés Air Traffic Service Reporting Office en español Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.
CGR	: Contraloría General de la Republica.
CPR	: Constitución General de la Republica.
DGAC	: Dirección General de Aeronáutica Civil.
DAP	: Dirección de Aeropuertos.
D.S	: Decreto Supremo.
DIA	: Declaración o Declaraciones de Impacto Ambiental.
EIA	: Estudio(s) de Impacto Ambiental.
LBGMA	: Ley Base General de Medio Ambiente
LBPA	: Ley Base Procedimiento Administrativo
M²	: Metros Cuadrados
OECA	: Organismos del Estado con Competencia Ambiental.
PAS	: Permiso(s) Ambiental(es) Sectorial(es).
PRC	: Plan(es) Regulador(es) Comunal(es).
PLRC	: Plan Regulador Comunal.

RCA : Resolución o Resoluciones de Calificación Ambiental.

SEA : Servicio de Evaluación Ambiental.

SEIA : Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

SSEI : Servicio de seguridad, salvamento y extinción de Incendio.

SEREMI : Secretaria regional ministerial.

RESUMEN.

El proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Balmaceda (desde ahora el Proyecto o Aeródromo Balmaceda) se ubica en la Región de Aysén, comuna de Coyhaique, específicamente al sur de la localidad de Balmaceda.

El proyecto consiste en la ampliación de parte de las instalaciones existentes en el aeródromo y la reposición y construcción de nuevas instalaciones, que incluye la construcción de un nuevo terminal de pasajeros, sectores del área de movimiento y nuevas instalaciones para la DGAC.

La presente tesina se realizó y genero mediante información extraída desde diferentes fuentes literarias, DIA, pertinencias, documentos técnicos y legales (Leyes, Reglamentos y DS) las cuales fueron comparadas así con otros proyectos aeroportuarios.

Concluyéndose que el proyecto ingresado bajo la tipología: g.1), específicamente proyectos de desarrollo urbano que contemplen obras de edificación y/o urbanización cuyo destino sea habitacional, industrial y/o de equipamiento no se contemplaría dentro de la tipología indicada por el SEA de la Región de Aysén, ya que es un aeródromo por lo cual solo caería en presentar un pertinencia al mismo servicio evaluador.

1. INTRODUCCIÓN.

El proyecto en a presentar consiste en la ampliación, remodelación y/o adaptación de parte de las instalaciones existentes en el aeródromo, y la construcción de nuevas instalaciones, que incluye el nuevo terminal de pasajeros, sectores del área de movimiento y nuevas instalaciones para DGAC, entre otras obras que se detallan más adelante, actividades que construirá la DAP, las cuales se desarrollarán en su totalidad en terrenos del aeródromo¹.

Tipología de ingreso según el Servicio de Evaluación Ambiental Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, el proyecto debía ser ingresado según la siguiente tipología (g.1) Proyectos de desarrollo urbano que contemplen obras de edificación y/o urbanización cuyo destino sea habitacional, industrial y/o de equipamiento), ahora bien según definición del Artículo 2²:

g) Modificación de proyecto o actividad: 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 cuando:

¹ Declaración de Impacto Ambiental “Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Balmaceda”

² DS N°40 Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Literal g.1): 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 Reglamento del SEIA³.

A su vez el servicio de evaluación ambiental solicita en específico centrarse en el literal g.1.2. que concierne a proyectos de equipamiento que correspondan a predios y/o edificios destinados en forma permanente a salud, educación, seguridad, culto, deporte, esparcimiento, cultura, comercio, servicios, fines científicos o sociales.

Por lo que las actividades descritas en el presente documento, indican que el proyecto consiste en la ejecución de actividades que no corresponden a algún proyecto o actividad listada en el Art. 3° del Reglamento del SEIA. Por lo tanto, el “Proyecto en cuestión” no constituye por sí solo un proyecto o actividad del Artículo 3° del Reglamento del SEIA⁴.

En efecto, los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, que deberán someterse al SEIA y que tiene relación con el proyecto:

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

³ DS N°40 Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

⁴ DS N°40 Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Muy diferente a la tipología decretada por la DGAC, que el recinto corresponde a un aeródromo⁵.

⁵ <https://www.aipchile.gob.cl/designador/SCBA>

2. CUERPO DE LA OBRA.

2.1 Descripción del proyecto.

El proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Balmaceda consiste en la ampliación de parte de las instalaciones existentes en el aeródromo y la reposición y construcción de nuevas instalaciones, que incluye la construcción de un nuevo Remodelación Edificio Terminal Actual, Nuevo Terminal de Carga, Oficinas DGAC y ARO, Nuevo Edificio Terminal de Pasajeros, Nuevo Edificio de Estacionamientos, Nueva Subestación Eléctrica, Puesto de Control de Acceso, Construcción de Estanques y sala de Bombas de Abastecimiento de Agua Potable, Nueva Central Térmica, Construcción de nuevos tramos del cerco perimetral y portones de accesos exteriores e interiores), sectores del área de movimiento (Construcción nueva Plataforma Comercial de Aeronaves, Adaptación Plataforma Actual para Aviación General, Remodelación calles de acceso y salida de plataforma (Calle de Rodaje Fox), Construcción nueva calle de rodaje de acceso y circulación en plataforma, Remodelación Zona de estacionamientos existentes en Zona de Movimiento de Carga, Construcción de obras de paisajismo y señalética, Construcción Helipuerto, Nueva Instalación de Gas y nuevas instalaciones para la DGAC, entre otras obras (Demolición Edificio Terminal de Carga actual y Demolición de Edificaciones menores), las cuales se desarrollarán en su totalidad en terrenos del aeródromo.

El proyecto se ubica en la Región de Aysén, comuna de Coyhaique, específicamente al sur de la localidad de Balmaceda, la cual es considerada como una zona rural de acuerdo al PRC vigente⁶.

2.2 Objetivo del proyecto.

El objetivo del proyecto “Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Balmaceda” es ampliar y mejorar las instalaciones del Aeródromo Balmaceda para contribuir con el mejoramiento de servicios de transporte aéreo de la región para mejorar la conexión intra e inter-regional, de modo tal de satisfacer la demanda proyectada al año 2035⁷.

2.3 Justificación del área de influencia del proyecto.

De acuerdo a lo indicado en el Reglamento del SEIA, el área de influencia se definirá y justificará para cada elemento afectado del medio ambiente, tomando en consideración los impactos ambientales potencialmente significativos que puedan generarse sobre ellos, así como el espacio geográfico en el cual se emplazan las partes, obras y/o acciones del proyecto o actividad.

De acuerdo con el D.S. N° 40/12, se define el área de influencia como *“el área o espacio geográfico, cuyos atributos, elementos naturales o socioculturales deben ser considerados con la finalidad de definir si el proyecto o actividad*

⁶ Actualización plan Regulador Comunal de Coyhaique

⁷ Declaración de Impacto Ambiental “Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Balmaceda”.

genera o presenta alguno de los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, o bien para justificar la inexistencia de dichos efectos, características o circunstancias”⁸.

2.4 Determinación del área de influencia del proyecto.

Área de Influencia se entenderá, en términos generales, como aquel espacio geográfico en el cual se emplazarán las obras o se realizarán las actividades del Proyecto⁹.

Es importante considerar y recalcar que el presente proyecto se encuentra en operación desde el año 1945 y el proyecto se encuentra dentro del límite predial del aeródromo y en áreas ya intervenidas por la operación actual del aeródromo por lo que no generaría impactos significativos sobre el medio ambiente¹⁰.

⁸ DS N°40 Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

⁹ Guía para la descripción del área de influencia, Servicio de Evaluación Ambiental.

¹⁰ <https://www.dgac.gob.cl/aerodromo-de-balmaceda-cumplio-un-ano-mas-de-historia>.

3. ANÁLISIS AL ARTÍCULO 11 DE LA LEY 19.300, LEY SOBRE BASES GENERALES DEL MEDIO AMBIENTE:

El artículo 11 de la Ley N° 19.300 establece que se requerirá de la elaboración de un EIA, si éste genera o presenta alguno de los efectos, características o circunstancias contempladas en el artículo 11 de la Ley N° 19.300, los que a su vez se encuentran especificados y detallados en los artículos 5 al 10 del Reglamento del SEIA y que pudieran dar origen a la generación de impactos adversos significativos¹¹

Se realizó un análisis exhaustivo para cada artículo lo que se desprende que:

- **Análisis del Artículo 5.** Riesgo para la Salud de la Población. *Las actividades y obras no generan o presentan riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de los efluentes, emisiones o residuos que genera o produce.*
- **Análisis Artículo 6.** Efecto Adverso Significativo Sobre Recursos Naturales Renovables. *El proyecto no generará o presentará efectos adversos significativos, sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire.*
- **Análisis Artículo 7.** Reasentamiento de Comunidades Humanas, o Alteración Significativa de los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos. *El Proyecto no generará reasentamiento de comunidades humanas, ni alteración significativa de los sistemas de*

¹¹ Declaración de Impacto Ambiental “Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Balmaceda”.

vida y costumbres de los grupos humanos presentes en su área de influencia, considerando la duración o magnitud de cualquiera de las circunstancias analizadas

- **Análisis Artículo 8.** Localización y Valor Ambiental del Territorio. *El Proyecto no se localiza en o próxima a poblaciones, recursos y áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos y glaciares, susceptibles de ser afectados. Considerando lo anterior, se estima que el Proyecto no se localiza en o próximo a población, recursos y áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos y glaciares susceptibles de ser afectados.*
- **Análisis Artículo 9.** Valor Paisajístico o Turístico. *El Proyecto no se encuentra zonas con valor paisajístico que pudiesen ser impactados en su visibilidad o en sus atributos.*
- **Análisis Artículo 10.** Alteración del Patrimonio Cultural. *El Proyecto no hay monumentos nacionales definidos por la Ley N° 17.288, como tampoco elementos del patrimonio cultural ni lugares en donde se desarrollen manifestaciones culturales, que pudiesen ser afectados por el Proyecto.*

Es importante señalar que sobre la base del análisis realizado para cada uno de los artículos 5 al 10 del Reglamento del SEIA, y en concordancia con lo dispuesto en el Artículo 11 de la Ley N° 19.300 y sus modificaciones.

Se concluye que el Proyecto no genera los efectos, características o circunstancias descritas en dichos artículos¹².

¹² Declaración de Impacto Ambiental “Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Balmaceda”.

4. ANÁLISIS AL ARTÍCULO 10 DE LA LEY 19.300, LEY SOBRE BASES GENERALES DEL MEDIO AMBIENTE.

Las actividades descritas en el presente documento, indican que el proyecto consiste en la ejecución de actividades que no corresponden a algún proyecto o actividad listada en el Art. 3° del Reglamento del SEIA. Por lo tanto, el “Proyecto en cuestión” no constituye por sí solo un proyecto o actividad del Artículo 3° del Reglamento del SEIA¹³.

En efecto, los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, que deberán someterse al SEIA y que tiene relación con el proyecto:

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

Dicho reglamento, también dispone lo siguiente “e.1. Se entenderá por aeropuerto el aeródromo Público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales. Se entenderá por aeródromo toda área delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.

Dicho reglamento, también dispone lo siguiente “e.1. Se entenderá por aeropuerto el aeródromo Público que se encuentra habilitado para la salida y

¹³ DS N°40 Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

llegada de aeronaves en vuelos internacionales. Se entenderá por aeródromo toda área delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie”¹⁴.

Lo anterior, en plena concordancia con lo dispuesto por el Código Aeronáutico, Ley N° 18.916 de 1990, el cual define los conceptos de Aeródromo y de Aeropuerto¹⁵:

Artículo 7°: Aeródromo es toda área delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie¹⁶.

Artículo 10°: Son aeropuertos todos los aeródromos públicos que se encuentran habilitados para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales¹⁷.

En base a las definiciones anteriores, el proyecto corresponde a un aeródromo, por lo que no ingresaría por la tipología g.1) Proyectos de desarrollo urbano que contemplen obras de edificación y/o urbanización cuyo destino sea habitacional, industrial y/o de equipamiento.

¹⁴ DS N°40 Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

¹⁵ Código Aeronáutico; Ley N° 18.916

¹⁶ Código Aeronáutico; Ley N° 18.916

¹⁷ DS N°40 Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

5. PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DEL SEIA

Es necesario considerar que el SEIA nace a la vida jurídica con la intención de abarcar la evaluación ambiental previa de los procesos productivos con mayor impacto ambiental en el país con prescindencia de las regulaciones sectoriales específicas se debe de considerar como un principio preventivo, es importante desatacar la declaración de Rio de Janeiro sobre el Medio Ambiente y Desarrollo en su principio N° 17 dispone que: "...Deberá de emprenderse una evaluación de impacto ambiental, en calidad de instrumento nacional, respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente hay de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente"¹⁸¹⁹

En el entendido que el modelo actual de evaluación ambiental de proyectos está a cargo del SEA, el que se encarga de administrar el SEIA, ejerciendo un rol de coordinación y dirección durante la evaluación con todos los OAECA²⁰.

Así de conformidad a la LBGMA, la evaluación ambiental, corresponde a un procedimiento administrativo especial a cargo del SEA²¹

¹⁸ Principio 17, Declaración de Rio Sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.

¹⁹ Hugo Llanos Mansilla, El derecho internacional del medio Ambiente: Teoría y práctica del Derecho internacional público, primera (Santiago: Legal publishing Chile, 2016), 37 y siguientes Jorge Bermudez Soto, fundamentos del Derecho Ambiental, Segunda (Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2015), 263; Astroga Jorquera, Op. Cit., 74; Philippe Sands, *Principles of international Environmental Law*, tercera (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 601

²⁰ De acuerdo con las Normas del párrafo 2° del título II de la LBGMA y su reglamento (Art 8), todos los permisos o pronunciamientos ambientales que de acuerdo con la ley deban o puedan emitir los organismos del estado respecto de proyectos o actividades sometidos al sistema de evaluación, serán otorgados a través de dicho sistema.

²¹ Sebastian Luengo Troncoso, El sistema de evaluación ambiental y la desviación de poder en la calificación de proyectos Op. Cit., 30

El SEIA ha sido estructurado como modelo de evaluación caracterizado por²²²³:

1. Ser de ventanilla única, es decir, que el otorgamiento de la RCA, conlleva la entrega de una serie de permisos ambientales sectoriales con mayor agilidad.
2. Efectuar una evaluación integral de todas las alteraciones que se puedan ocasionar al medio ambiente durante todas las etapas de ejecución del proyecto o actividad.
3. Desarrollar una evaluación participativa en la que juega un importante rol la ciudadanía.
4. Ser un instrumento de gestión ambiental de tercer nivel, lo que presupone la existencia de una Política Ambiental Nacional en el primer nivel, y un segundo nivel de norma técnicas y estándares (v.gr. normas de calidad y emisión) idóneos para regular a los proyectos o actividades con incidencia ambiental en el SEIA.
5. El CGR ha establecido en sus dictámenes sobre el SEIA, delimitándolo como procedimiento reglado, al sostener “un conjunto de actos administrativos vinculados a una determinada decisión de autoridad,

²² Astorga Jorquera, Op. Cit., 77. Richard Revesz, *Environmental Law and Policy*, Segunda (Nueva York, Estados Unidos.: Thomson Reuters, 2012), 167 y stges.

²³ Para efectos de enmarcar la discusión objeto del presente, a continuación se señalaran algunas cifras emitidas por el MMA sobre proyectos evaluados en SEIA y su sistema recursivo. Entre el año 2010 y 2017, se han sometido 9.259 proyectos, de los cuales 418 han correspondido a EIAs y 8.841 a DIAs. Finalmente, durante dicho periodo fueron judicializados 33 proyectos.

a cuyo respecto la ley establece reglas precisas que deben ser representadas por el órgano emisor, el que en el ámbito carece de facultades discrecionales, sin que pueda apartarse de tales normas en lo concerniente a los requisitos de forma y fondo de cada uno de dichos actos ni en cuanto a la secuencia procesal que los vincula. (...) por lo tanto la incorporación de tramites no previstos en dicho procedimiento, que en cualquier forma alteren esa ordenación, infringe el principio de juridicidad”²⁴.

Es menesteroso apuntar que la finalidad del SEIA es entregar una autorización ambiental plena, una vez verificado que el proyecto sometido a evaluación cumple con los requisitos establecidos en la legislación²⁵.

En nuestra legislación, la noción de que el procedimiento administrativo limita el ejercicio de las funciones de la administración encuentra hoy sustento normativo en los artículos 6 y 7 de la CPR²⁶, llamado principio de legalidad o juridicial, principio en virtud del cual ineludiblemente la actuación de la

²⁴ Dictamen N° 20.477, Contraloría General de la Republica, 20 de mayo de 2003.

²⁵ Sebastian Luengo Troncoso, El sistema de evaluación ambiental y la desviación de poder en la calificación de proyectos Op. Cit., 39

²⁶ Los cuales disponen que:

- Art 6 Los órganos del estado deben someter su acción a la constitución y a las normas dictadas conforme a ella. Los preceptos de esta Constitución obligan tanto a los titulares o integrantes de dichos órganos como a toda persona, institución o grupo. La infracción de esta norma generara responsabilidades y sanciones que determine la ley.
- Art 7 Los órganos del Estado actual válidamente previa investidura legal de sus integrantes, dentro de su competencia y en la forma que prescriba la ley)

administración estará sujeta a derecho, debiendo por lo tanto someterse a las formas del procedimiento administrativo, pre configuradas por el legislador²⁷.

Clasificar al SEIA como un procedimiento administrativo importa concebirlo como “una sucesión de acto trámite vinculado entre sí, emanados de la administración y, en su caso, de particulares interesados, que tiene por finalidad producir un acto administrativo terminal²⁸”.

De esta manera se ha sostenido por la literatura que la evaluación de impacto ambiental es “un conocimiento al servicio de la decisión y no (...) un instrumento de decisión propiamente tal” de lo que se infiere que SEIA debiera resguardar un componente preminentemente técnico. Análisis de Ingreso según el SEIA regional²⁹.

Ahora bien nuestra legislación se optó por un modelo de evaluación ambiental que funciona por tipología de proyectos. En este sentido solo los proyectos que se encuentren dentro de las tipologías y umbrales establecidos en la norma deberán ingresar al SEIA, que de manera que no todos los proyectos o actividades que se pretendan desarrollar deben de someterse a evaluación de impacto ambiental, si no aquellos que el propio legislador ha incorporado en una lista positiva por exclusión³⁰, lo que determina que tipologías de

²⁷ Sebastian Luengo Troncoso, El sistema de evaluación ambiental y la desviación de poder en la calificación de proyectos Op. Cit., 39

²⁸ Artículo 18 de la LBPA

²⁹ María Teresa Esteban Bolea, evaluación de impacto ambiental, Evolución de Impacto Ambiental

³⁰ Astorga Jorquera, Op cit., 120

proyectos de acuerdo con diversos criterios (impacto, localización o magnitud) requieren de una evaluación de impacto ambiental.

Como es el caso de proyectos de desarrollo urbano o turístico, en zonas no comprendidas en alguno de los planes evaluados estratégicamente de conformidad a lo establecido en el párrafo 1º bis del Título II de la Ley. Se entenderá por planes a los instrumentos de planificación territorial.

g.1. Se entenderá por proyectos de desarrollo urbano aquellos que contemplen obras de edificación y/o urbanización cuyo destino sea habitacional, industrial y/o de equipamiento, de acuerdo a las siguientes especificaciones:

g.1.2. Proyectos de equipamiento³¹ que correspondan a predios y/o edificios destinados en forma permanente a salud, educación, seguridad, culto, deporte, esparcimiento, cultura, comercio, servicios, fines científicos o sociales y que contemplen al menos una de las siguientes características:

a) superficie construida igual o mayor a cinco mil metros cuadrados (5.000 m²); b) superficie predial igual o mayor a veinte mil metros cuadrados (20.000 m²); c) capacidad de atención, afluencia o permanencia simultánea igual o mayor a ochocientas (800) personas; d) doscientos (200) o más sitios para el estacionamiento de vehículos.

³¹ DS N° 40 RSEIA.

5.1 Proyectos aeroportuarios ingresado al SEIA.

Se debe de señalar que existen proyectos aeroportuarios (Aeródromo y Aeropuertos) ingresado al sistema de evaluación a través de pertinencia de las cuales, todas estas no debieron ser ingresadas al sistema a través de una DIA o EIA, considerando que estos se encontraban con las mismas características que el proyecto en cuestión, a continuación se señalara y enumeraran estos proyectos ingresados y aprobados mediante pertinencia:

a) Nombre del proyecto: Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto El Loa de Calama, II Región de Antofagasta³².

Descripción de las obras ejecutadas: Construcción, remodelación y reubicación de edificios destinados a la atención de pasajeros, oficinas, y edificios de apoyo o soporte del aeropuerto del LOA, mejoramiento y construcción de vías de acceso, de circulación interior, y de estacionamientos capaces de responder al incremento de la demanda, ampliación de la capacidad y/o relocalización de infraestructura sanitaria y energética, mejoramiento de la pista de aterrizaje aeronáutica y construcción de una nueva así como también la incorporación de pista de rodaje y ampliación del aérea de estacionamiento de aviones

Fecha de ingreso 13-07-2016

Fecha de aprobación 24-08-2016

³² Resolución del SEA Resolución Exenta N° 287/2016 (ver en Anexo I)

Tipología Aeropuerto e)

b) Nombre del proyecto: Adecuaciones al proceso constructivo proyecto ampliación y mejoramiento Aeródromo Carriel Sur³³.

Descripción de las obras ejecutadas: Construcción, remodelación y reubicación de edificios destinados a la atención de pasajeros, oficinas, y edificios de apoyo o soporte del Aeródromo Carriel Sur. Mejoramiento y construcción de vías de acceso, de circulación interior, y de estacionamientos capaces de responder al incremento de la demanda, Ampliación de la capacidad y/o relocalización de infraestructura sanitaria y energética, mejoramiento de la pista de aterrizaje aeronáutica; así como también, la incorporación de Pistas de rodaje y ampliación del área de estacionamiento de aviones.

Fecha de ingreso 01-09-2017

Fecha de aprobación 16-02-2018

Tipología Aeropuerto e)

c) Nombre del proyecto: Ampliación y Mejoramiento aeródromo de La Florida.³⁴

Descripción de las obras ejecutadas: Edificio terminal de pasajeros, Edificio administrativo DGAC, Edificio de logística y bodega DGAC,

³³ Resolución del SEA Resolución Exenta N° 23/2018 (ver en Anexo II)

³⁴ Resolución del SEA Resolución Exenta N° 56/2019 (ver en Anexo III)

Camino aeronáutico hacia nuevo SSEI y hacia estación de combustible, Terminal de carga, Instalaciones DGAC, Instalaciones club aéreo, Cuartel SSEI, Calle de salida rápida SSEI y plataforma SSEI, Estanque de agua para carga camiones SSEI, Estanques de acumulación de agua potable, Estación de combustible SSEI, Subestación eléctrica DGAC, Subestación eléctrica terminal, Estacionamientos vehiculares, Vialidad interna, Plataforma, Nueva calle de rodaje plataforma de av. General, Plataforma de viraje en pista, Zona de protección a chorro, Infraestructura apoyo de losa y estacionamiento handling y Márgenes de pista y plataforma comercial.

Fecha de ingreso 12-06-2019

Fecha de aprobación 17-07-2019

Tipología Aeródromo

d) Nombre del proyecto: Conservación Mayor Área de Movimiento Aeropuerto Mataverí de Isla de Pascua³⁵.

Descripción de las obras ejecutadas: Fresado de carpeta asfáltica, Suministro y aplicación de imprimación bituminosa, Suministro y aplicación de riego de liga, Suministro y colocación de mezcla asfáltica en caliente, Sello de fisuras y grietas, Aplicación de sello protector asfáltico, Demarcación de pavimentos aeroportuarios y Limpieza de drenajes.

³⁵ Resolución del SEA Resolución Exenta N° 289/2019 (ver en Anexo IV)

Fecha de ingreso 30-08-2019

Fecha de aprobación 04-09-2019

Tipología Aeropuerto e)

e) Nombre del proyecto: Ampliación y Mejoramiento Área Terminal, Aeródromo Pichoy, Valdivia³⁶.

Descripción de las obras ejecutadas: Ampliación de Terminal de Pasajeros, Ampliación de la Subestación Eléctrica, Obras de Drenaje, Obras Eléctricas, Iluminación y corrientes débiles, Obras de agua potable y alcantarillado, Adecuación de la Planta de tratamiento a las demandas proyectadas, Obras de climatización, Obras de detección y extinción de incendios, Obras de Red de Gas, Obras de Riego, Sala de Basura, Readecuación de la Vialidad interior y Cerco aeroportuario.

Fecha de ingreso 28-02-2019.

Fecha de aprobación 18-04-2019.

Tipología Aeródromo.

f) Nombre del proyecto: Ampliación área Terminal Aeródromo de Mocopulli, Chiloé³⁷.

Descripción de las obras ejecutadas: Ampliación del terminal de pasajeros existente, Estacionamientos, Manejo de aguas lluvias,

³⁶ Resolución del SEA Resolución Exenta N° 28/2019 (ver en Anexo V)

³⁷ Resolución del SEA Resolución Exenta N° 358/2019 (ver en Anexo VI)

Abastecimiento de agua potable, Abastecimiento de energía eléctrica,
Habilitación de nuevos servicios higiénicos, Ampliación air side.

Fecha de ingreso 16-09-2019.

Fecha de aprobación 23-09-2019.

Tipología Aeródromo.

6. ANÁLISIS AL TÍTULO 2 DE LA PLANIFICACIÓN LEY GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.

A continuación se presentara diferentes artículos del Decreto N° 47 principalmente para contribuir y entender la tipificación por la cual el SEA de la región hace ingresar al sistema de evaluación el proyecto en asunto³⁸.

6.1 Disposiciones complementarias.

En los siguientes artículos que se presentaran a continuación son las definiciones de estas disposiciones complementarias correspondiente a instrumentos de planificación donde las ciudades y comunas se basan para generar los Planes Reguladores, restringiendo o no proyectos de infraestructura, para el proyecto en cuestión se debe de destacar los siguientes artículos, estos son³⁹:

Artículo 2.1.24. Corresponde a los Instrumentos de Planificación Territorial, en el ámbito de acción que les es propio, definir los usos de suelo de cada zona. Para la fijación y aplicación de dichos usos de suelo, éstos se agrupan en los siguientes seis tipos de uso, susceptibles de emplazarse simultáneamente en la misma zona, lo cual deberá ser reglamentado por el Instrumento de Planificación Territorial correspondiente, en orden a compatibilizar los efectos de unos y otros: - Residencial. - Equipamiento. - Actividades Productivas. - Infraestructura. - Espacio Público. - Área Verde.

³⁸ Decreto 47 Ley General de Urbanismo y Construcciones

Sus elementos adicionales se entenderán complementarias a los usos de suelo residencial, equipamiento, actividades productivas, infraestructura y área verde. En el caso del uso de suelo espacio público sólo se podrán localizar donde lo autorice la respectiva Municipalidad. Los destinos de salas cuna y jardines infantiles se entenderán siempre admitidos en las zonas con usos de suelo residencial y/o en las que se permita cualquiera clase de equipamiento. Para efectos de su autorización, se deberá cumplir con las restantes normas urbanísticas establecidas en el plan regulador. En caso que en la zona en que se emplacen se establezca más de una norma urbanística se deberá aplicar la más restrictiva.

Artículo 2.1.27. El tipo de uso Equipamiento se refiere a las construcciones destinadas a la prestación de servicios necesarios para complementar el resto de las actividades, como son las residenciales y las productivas, incluyendo las interrelaciones y actividades anexas que se generan a partir de ellas.

Artículo 2.1.29. El tipo de uso Infraestructura se refiere a las edificaciones o instalaciones y a las redes o trazados destinados a: - Infraestructura de transporte, tales como, vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.

Las instalaciones o edificaciones de infraestructura en el área rural, requerirán las autorizaciones exigidas para las construcciones de equipamiento.

Artículo 2.1.33. Las clases de equipamiento se refieren a los conjuntos de actividades que genéricamente se señalan en este artículo, pudiendo una construcción tener aspectos de dos o más de ellas:

- a) Científico: en establecimientos destinados principalmente a la investigación, divulgación y formación científica, al desarrollo y transferencia tecnológica y a la innovación técnica.

Un aeródromo no tiene un fin científico según la definición anteriormente señalada, a pesar que se realicen de forma poco recurrente transferencias tecnológicas a través de cursos o charlas

- b) Comercio: en establecimientos destinados principalmente a las actividades de compraventa de mercaderías diversas, tales como: centros y locales comerciales, grandes tiendas, supermercados, mercados, estaciones o centros de servicio automotor, restaurantes, fuentes de soda, bares, discotecas, y similares.

Un aeródromo no tiene un fin comercio según la definición anteriormente señalada, aunque sin duda existan en algunos recintos que albergan instalaciones tales como restaurantes y bares.

- c) Culto y Cultura: en establecimientos destinados principalmente a actividades de desarrollo espiritual, religioso o cultural, tales como:

catedrales, templos, santuarios, sinagogas, mezquitas; centros culturales, museos, bibliotecas, salas de concierto o espectáculos, cines, teatros, galerías de arte, auditorios, centros de convenciones, exposiciones o difusión de toda especie; y medios de comunicación, entre otros, canales de televisión, radio y prensa escrita.

Un aeródromo no tiene un fin desarrollar culto o cultura según la definición anteriormente señalada.

- d) Deporte: en establecimientos destinados principalmente a actividades de práctica o enseñanza de cultura física, tales como: estadios, centros y clubes deportivos, gimnasios, multi canchas; piscinas, saunas, baños turcos; recintos destinados al deporte o actividad física en general, cuente o no con áreas verdes.

Un aeródromo no tiene como fin destinar áreas para cualquier tipo de deportes por lo que la definición anteriormente señalada no estaría dentro de la clasificación de aeródromo.

- e) Educación: en establecimientos destinados principalmente a la formación o capacitación en educación superior, técnica, media, básica, básica especial y pre básica, y a centros de capacitación, de orientación o de rehabilitación conductual.

Un aeródromo no tiene un fin la educación a pesar que en pequeños aeródromos tengan áreas de capacitación para nuevos pilotos de aeronaves tanto privados como comerciales.

- f) Esparcimiento: en establecimientos o recintos destinados principalmente a actividades recreativas, tales como: parques de entretenimientos, parques zoológicos, casinos, juegos electrónicos o mecánicos, y similares.

Un aeródromo no tiene como fin desarrollar la definición de esparcimiento dentro del recinto aeroportuario.

- g) Salud: en establecimientos destinados principalmente a la prevención, tratamiento y recuperación de la salud, tales como: hospitales, clínicas, policlínicos, consultorios, postas, centros de rehabilitación, cementerios, y crematorios.

Un aeródromo no tiene como fin destinar algún área para establecimiento de salud, a pesar que existan instalaciones en algunos aeropuertos pequeñas áreas para estabilizar a pasajeros para posteriormente derivar este a un recinto de salud.

- h) Seguridad: en establecimientos destinados principalmente a unidades o cuarteles de instituciones encargadas de la seguridad pública, tales como unidades policiales y cuarteles de bomberos, o destinados a cárceles y centros de detención, entre otros.

Un aeródromo no considera dentro de las áreas aeroportuarias establecimiento de seguridad, si se podría encontrar en aeropuertos pequeños recintos de unidades especiales tales como Carabineros, Policía de Investigaciones y centro de detención provisionales.

- i) Servicios: en establecimientos destinados principalmente a actividades que involucren la prestación de servicios profesionales, públicos o privados, tales como oficinas, centros médicos o dentales, notarías, instituciones de salud previsional, administradoras de fondos de pensiones, compañías de seguros, correos, telégrafos, centros de pago, bancos, financieras; y servicios artesanales, tales como reparación de objetos diversos.

Según el literal anteriormente señalado se puede indicar que esta definición es la más cercana para definir que el proyecto ingresaba bajo la modalidad del literal g.1.2 proyectos de equipamiento, según el criterio impuesto por el SEA de la Región de Aysen.

- j) Social: en establecimientos destinados principalmente a actividades comunitarias, tales como: sedes de juntas de vecinos, centros de madres, clubes sociales y locales comunitarios.

Se debe de señalar que según la definición del literal antes señalado el objetivo de un aeródromo no tiene como fin desarrollar actividades sociales.

7. Conclusiones

La legislación o criterios del servicio de evaluación ambiental deberán tener lineamientos o criterios transversales a niveles regionales como a nivel central.

Tipología de ingreso según el Servicio de Evaluación Ambiental Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, el proyecto no debía de haber sido ingresado al sistema de evaluación en el entendido que la tipología (g.1) Proyectos de desarrollo urbano que contemplen obras de edificación y/o urbanización cuyo destino sea habitacional, industrial y/o de equipamiento).

El proyecto al ser aeródromo, no cumple con la categoría o tipificación según el artículo 10 de la Ley 19300, y tampoco cumple con el artículo 3 del reglamento del DS N° 40.

El proyecto se encuentra fuera de las tipologías y umbrales establecidos en la norma por la que deba ingresar el proyecto o actividades que deba someterse a evaluación de impacto ambiental

Finalmente debe de existir "... anteproyecto de ley que otorgue las facultades y herramientas jurídicas necesarias para el desarrollo de un Plan de Protección de Zonas de Aeródromos, de manera de evitar que el crecimiento urbano impacte las actividades propias de tales estructuras, y el normal desarrollo del transporte aéreo.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Astorga Jorquera, Eduardo. Derecho Ambiental chileno. Parte General. Cuarta. Santiago: Abeledo Perrot Chile, 2014.
- Esteban Bolea, María Teresa. Evaluación del Impacto Ambiental, Madrid: Cemci, 1984.
- Luengo Troncoso, Sebastián. El sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y la Desviación de Poder en la Calificación de Proyectos. Primera. Santiago, 2019

Normas Citadas

- Decreto 47 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Diario Oficial 16 de abril de 1992
- Decreto N°40 del Ministerio de Medio Ambiente (Chile). Aprueba Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Diario Oficial, 12 de agosto de 2013.
- Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo (Organización de las naciones Unidas), Junio de 1992.
- Ley N° 18.916 (Chile). Aprueba Código Aeronáutico Civil. Diario Oficial, 19 de enero de 1990.
- Ley 19.300 (Chile). Aprueba Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente. Diario Oficial, 9 de marzo 1994.

- Ley 19.880 (Chile). Establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado. Diario Oficial, 29 de mayo 2003.
- Ley 20.417 (Chile). Crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente. Diario Oficial, 26 de enero de 2010.

Contraloría General de la Republica

- Dictamen N° 20.477, Contraloría General de la República, 20 de mayo del 2003.

Otros Documentos

- Proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Balmaceda, Ministerios de Obras Publicas – Dirección de Aeropuertos, Santiago 2019.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. Internet Flight Information Service (IFIS). Página Web <https://www.aipchile.gob.cl/designador/SCBA>, Chile 2019.
- Secretaria Regional de vivienda y urbanismo Región de Aysén. Actualización plan Regulador Comunal de Coyhaique. Etapa IV: Proyecto Memoria Explicativa. Septiembre 11 del 2016.

ANEXO 1.

Resolución del SEA Resolución Exenta N° 287/2016.

RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SEIA DEL PROYECTO QUE INDICA

RESOLUCIÓN EXENTA N° _____ 0287 /2016

ANTOFAGASTA, 24 AGO 2016

VISTOS:

1. El artículo N° 19, N° 8 de la Constitución Política de la República.
2. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley 20.417; en el Decreto Supremo N° 40/2013 del Ministerio de Medio Ambiente, que refunde, coordina y sistematiza el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en la Ley 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado y la Resolución N° 1600/2008, del 30 de octubre de 2008, de la Contraloría General de la República que fija normas sobre exención del trámite de Toma Razón.
3. ORD. N° 131456/2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
4. Lo dispuesto por la Resolución Exenta N° 0155/2010 de fecha 13 de mayo de 2010 de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región de Antofagasta, que calificó favorablemente el proyecto **“Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto El Loa Calama II Región de Antofagasta”**.
5. La Resolución Toma de Razón N° 119046, de fecha 28 de enero de 2016, que nombra a la Directora Regional del Servicio de Evaluación Ambiental Región de Antofagasta, se dicta lo siguiente:

CONSIDERANDO:

1. Lo solicitado por el Señor Hugo Hernández Gallardo en representación de Consorcio Aeroportuario de Calama S.A. S.C., en su carta S/N recepcionada con fecha 13 de julio de 2016 en el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Antofagasta, en la cual consulta sobre la pertinencia de ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, la implementación de modificaciones al proyecto referido en el numeral 4 de los vistos.
2. Que, de acuerdo a los antecedentes presentados por el solicitante, el proyecto realizará modificaciones a las nuevas oficinas de la Dirección General de Aeronáutica Civil tanto en su interior como en los exteriores de ese edificio, y consistirían y contemplaría en síntesis, lo siguiente:
 - a) En el exterior, se realizarán obras de urbanización en todo el perímetro del edificio, consistente en demoler las aceras existentes y reemplazarlas por pastelón prefabricado, además de implementar lo siguiente: dos escaleras y una rampa peatonal que conectarán con el camino aeronáutico, así como también un sistema de evacuación de aguas lluvias

(drenes, canaletas, cámaras, bajadas de aguas lluvias, entre otros) y el paisajismo del sector airside.

Por otra parte, se implementará un cerco de categoría OACI en el sector norte de la torre de control e instalaciones provisionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

b) En el interior se proyectan modificaciones a la arquitectura para mejorar la aislación acústica y otros problemas menores, por lo que se reubicarán tabiques y cortavistas, instalación de mamparas y puertas de cristal, construcción de cenefas y retiro/reubicación de rack de comunicaciones con habilitación de nuevos puntos de voz y datos.

3. Que, la Ley 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente, en su artículo 8, indica que los proyectos o actividades señalados en el Artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental.

4. Que, en la letra g) del artículo 2 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, se define la Modificación de proyecto actividad como *“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.”*

“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”.

5. Que, las modificaciones presentadas no constituyen un cambio de consideración al proyecto referido en el numeral 4 de los vistos, toda vez que las obras y acciones que se pretenden realizar no corresponden a ninguno de los proyectos descritos en el artículo 3 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, ya que el área donde se realizarán las modificaciones se encuentra dentro del área de influencia evaluada en el proyecto original y porque no se modifican sustantivamente los impactos ambientales del proyecto original, ya que no se generarán emisiones de contaminantes a la atmósfera, residuos líquidos y sólidos adicionales a los establecidos en el proyecto original.

RESUELVO:

1. El proyecto de implementación de modificaciones al proyecto referido en el numeral 4 de los vistos, no debe ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental, ya que no constituye un cambio de consideración al proyecto referido en el numeral 4 de los vistos, toda vez que las obras y acciones que se pretenden realizar no corresponden a ninguno de los proyectos descritos en el artículo 3 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, y porque no modifican sustantivamente los impactos ambientales del proyecto original. Esto, sin perjuicio de la observancia de las otras disposiciones que versen sobre la materia y del cumplimiento de la normativa ambiental vigente aplicable.
2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el Señor Hugo Hernández Gallardo en representación de Consorcio Aeroportuario de Calama S.A. S.C., 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. El presente acto no es susceptible de modificar, aclarar, restringir o ampliar las RCA relacionadas con el proyecto o actividad original, ni tampoco tiene el mérito de resolver la evaluación ambiental de una modificación al mismo, sino tan solo determina que los cambios a que se refiere la consulta no deben ser sometidas necesariamente a evaluación de impacto ambiental, por no ser de consideración.
4. En contra de la presente resolución, procede el recurso de reposición y/o jerárquico en un plazo de 5 días hábiles, contados desde su notificación.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y ARCHÍVESE



PATRICIA DE LA TORRE VÁSQUEZ
Directora Regional
Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Antofagasta

CGV/DLR/EFE/efe
Distribución:

- Solicitante: Avenida Andrés Bello 2687, piso 15, Las Condes; Atte: Hugo Hernández Gallardo
- Superintendencia del Medio Ambiente
- Ilustre Municipalidad de Calama
- SEREMI MOP, Región de Antofagasta
- Archivo Servicio de Evaluación de la Región de Antofagasta (GD 17079)

ANEXO 2.

Resolución del SEA Resolución Exenta N° 23/2018



RESOLUCION EXENTA N° 023

Se pronuncia sobre consulta de pertinencia de ingreso al sistema de evaluación de impacto ambiental del proyecto "ADECUACIONES AL PROCESO CONSTRUCTIVO PROYECTO AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO AERÓDROMO CARRIEL SUR

CONCEPCION, 16.02.2018

VISTOS estos antecedentes:

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° 1.600 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 en la Resolución Toma Razón N°119046/82/2017, de fecha 23 de agosto de 2017, del Servicio de Evaluación Ambiental, que nombra al Director Regional en el Servicio de Evaluación Ambiental Región del Biobío.
2. El Oficio Ord. N° 131.456, de fecha 12 de septiembre de 2013, preparado por la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, mediante el *"Instructivo sobre consultas de pertinencia de ingreso de proyectos o actividades o sus modificaciones al SEIA"*. (Disponible en la página www.sea.gob.cl, accesos directos a: Centro de Documentación: Instructivos para la evaluación de impacto ambiental).
3. La carta s/n de fecha 01 de septiembre de 2017, ingresada con fecha 01 de septiembre de 2017, ante el Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante "SEA Biobío") de la Región de Biobío, mediante la cual el señor Jose Luis Neira Zambrano, en representación Sociedad Concesionaria Aeropuerto Carriel Sur S.A., consulta respecto de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "SEIA") del proyecto "Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur".
4. La Resolución de Calificación Ambiental, RCA N° 350 de fecha 09 de septiembre de 2014, que calificó favorablemente el proyecto: Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur.
5. El Ord. N° 061 de fecha 22 de noviembre de 2017, de la Dirección Regional del SEA Biobío, a través del cual se solicita a los Órganos de la Administración del Estado competentes Seremi de Salud, Seremi de Medio Ambiente, I. Municipalidad de Talcahuano, Dirección de Aeropuertos y Servicio Agrícola y Ganadero; un pronunciamiento relativo a la consulta de pertinencia "Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur".
6. El Ord. N° 2368 de fecha 7 de diciembre de 2017, recepcionado por esta Dirección Regional del SEA Biobío, con fecha 14 de diciembre de 2017, mediante el cual, el Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Talcahuano, se pronuncia respecto de la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA denominada: "Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur".

7. El Ord. N° 1536 de fecha 20 de diciembre de 2017, recepcionado por esta Dirección Regional del SEA Biobío, con fecha 21 de diciembre de 2017, mediante el cual el Servicio Agrícola y Ganadero de la Región del Biobío, se pronuncia respecto de la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA denominada: "Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur".
8. El Ord. N° 0293 de fecha 22 de enero de 2017, recepcionado por esta Dirección Regional del SEA Biobío, con fecha 24 de enero de 2017, mediante el cual la SEREMI de Salud de la Región del Biobío, se pronuncia respecto de la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA denominada: "Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur".

CONSIDERANDO:

1. Que, el Servicio de Evaluación Ambiental es el organismo competente para resolver acerca de la pertinencia de ingreso o no de un proyecto al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Lo anterior, sin perjuicio que el proponente hubiere implementado el proyecto o sus modificaciones, 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 proponente, 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.

2. Que mediante RCA N° 350, de fecha 09 de septiembre del año 2014, la Comisión de Evaluación de la Región del Biobío calificó ambientalmente favorable el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur", cuyo titular es Ministerio de Obras Públicas.
3. Que, mediante Resolución Exenta N° 032 de fecha 07 de julio de 2017, el Servicio de Evaluación Ambiental, de la Región del Biobío resuelve tener presente el cambio de titular y de representante legal del proyecto: "Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur".
4. Que con fecha 01 de septiembre de 2017, el titular Sociedad Concesionaria Aeropuerto Carriel Sur S.A., consultó respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA de la introducción de ciertos cambios al proyecto referido en el considerando 2° anterior, denominándolo: "Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur", los cuales contemplan, a saber:

4.1 UBICACIÓN DEL PROYECTO

4.1.1 Localización del proyecto

El proyecto "Ampliación y Mejoramiento del Aeródromo Carriel Sur" se ubica en la comuna de Talcahuano, Provincia de Concepción, Región del Biobío, fuera del límite urbano definido por el Plan Regulador Comunal, a aproximadamente 5 kilómetros al Noroeste de la ciudad de Concepción y 9 kilómetros al Este de Talcahuano.

4.1.2 Coordenadas del proyecto en UTM Datum WGS84

A continuación, se indica un punto representativo al centro de la ubicación del proyecto, en coordenadas UTM Datum WGS84:

Elemento	Coordenadas UTM Datum WGS84	
	Este	Norte

Aeródromo Carriel Sur	672.842	5.928.499
-----------------------	---------	-----------

Fuente: CPI Coordinadas punto representativo del proyecto.

4.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

4.2.1 Descripción de la modificación al proyecto

Las modificaciones que se pretenden realizar al proyecto original aprobado mediante RCA N° 350/2014, se refieren básicamente al aumento en el movimiento de las tierras de escarpe y excavación y el aumento del número de trabajadores en la fase de construcción del proyecto original. Cada una de dichas modificaciones se resume a continuación:

a. Aumento en movimiento de tierras de escarpe y excavación para la fase de construcción del proyecto.

De acuerdo con los ajustes del proyecto esta situación antes mencionada sufrirá cambios debido a un error en la cubicación indicada en la DIA sumado al hecho que se calcularon sobre un Anteproyecto Referencial.

La siguiente tabla grafica los movimientos de tierra de escarpe y excavación aprobados por RCA y la situación proyectada con la modificación:

CONSIDERANDO RCA	LO INDICADO EN RCA N° 350/2014	MODIFICACIÓN PROPUESTA																
Considerando 3.1, descripción general Numeral 3.1.3. Descripción Fase de Construcción, título Movimiento de Materiales.	... (...) "En la siguiente tabla se detallan los volúmenes del movimientos de tierra asociados a la ejecución del proyecto". Movimiento de material <table><tr><th>Movimiento material</th><th>RCA N°350/2014 (m3 a remover)</th></tr><tr><td>Escarpe</td><td>17.496</td></tr><tr><td>Excavaciones</td><td>50.797</td></tr><tr><td>Terraplemes</td><td>59.996</td></tr></table>	Movimiento material	RCA N°350/2014 (m3 a remover)	Escarpe	17.496	Excavaciones	50.797	Terraplemes	59.996	El movimiento de materiales, para la situación proyectada, se presenta en la siguiente Tabla: <table><tr><th>Movimiento material</th><th>Situación proyectada (m3 a remover)</th></tr><tr><td>Escarpe</td><td>153.792</td></tr><tr><td>Excavaciones</td><td></td></tr><tr><td>Terraplemes</td><td>229.276</td></tr></table>	Movimiento material	Situación proyectada (m3 a remover)	Escarpe	153.792	Excavaciones		Terraplemes	229.276
Movimiento material	RCA N°350/2014 (m3 a remover)																	
Escarpe	17.496																	
Excavaciones	50.797																	
Terraplemes	59.996																	
Movimiento material	Situación proyectada (m3 a remover)																	
Escarpe	153.792																	
Excavaciones																		
Terraplemes	229.276																	
Considerando N° 3.1, descripción general del proyecto, punto 3.1.3, Descripción de la fase de construcción.	Anexo 7, cronograma de la DIA.	Bajo este nuevo escenario de ajustes en los movimientos de materiales se indica que el cronograma de actividades se verá <u>aumentado en dos meses, respecto al aprobado mediante RCA.</u> El proponente de la presente consulta adjuntó Nuevo cronograma propuesto para ejecutar las modificaciones, en anexo 5 de la consulta de pertinencia.																

El ajuste asociado al movimiento de material del proyecto, al igual que el original, no considera la instalación de plantas de asfalto u hormigón en obra, todo material necesario para la etapa de construcción será suministrado por un proveedor autorizado de la zona

b. Aumento en el número de trabajadores en la fase de construcción del proyecto.

CONSIDERANDO RCA	LO INDICADO EN RCA N° 350/2014			MODIFICACIÓN PROPUESTA		
Numeral "3.1.1. Tipología de proyecto, Monto de inversión, vida útil, mano de obra y superficies que involucra el proyecto", título: "Mano de obra por fase de proyecto".	Mano de obra por fase del proyecto:			La siguiente tabla muestra la mano de obra promedio y máxima considerada para los ajustes al proyecto.		
	Fase	Mano de obra promedio mensual	Mano de obra máxima mensual	Fase	Mano de obra promedio mensual	Mano de obra máxima mensual
	Construcción	70	130 (1)	Construcción	230	300
	Operación	35	50 (2)	Operación	35	50
	Cierre	No aplica	No aplica			
	(1) <i>Corresponde al peak mensual durante la etapa de construcción.</i>					
	(2) <i>Corresponde al incremento de personal que generará el proyecto durante la etapa de operación.</i>					

Este aumento en la mano de obra, para la fase constructiva, se explica principalmente por las labores en el edificio terminal de pasajeros, esto debido a que en el proyecto original el número de trabajadores para esta obra no fue estimado. De acuerdo a la ingeniería definitiva del proyecto, se requerirá de unas 150 personas/mes adicionales para las labores de ampliación y terminaciones de este edificio completando así 230 personas/mes en promedio para la fase constructiva.

Cabe indicar que la fase de operación del proyecto no requerirá cambios en lo referente a mano de obra.

4.2.2 EMISIONES Y RESIDUOS GENERADOS POR LA ACTIVIDAD DEL PROYECTO

4.2.2.1 EMISIONES ATMOSFERICAS

De acuerdo a la comparación realizada en base al Anexo 4- Estimación de emisiones atmosféricas del Proyecto original (RCA N°350/2014) y a la actualización del informe de Estimación de emisiones Atmosféricas presentada en Anexo 3 en la presente consulta de pertinencia se concluye lo siguiente:

- Las emisiones totales anuales de la fase de construcción alcanzarán a: 7,029 ton/año de MPT; 0,886 ton/año de MP2.5; 1,802 ton/año de MP10; 1,133 ton/año de CO; 4,111 ton/año de NOx; y 0,515 ton/año de HC. Respecto de los gases de combustión se puede indicar que estos aumentaron de manera poco significativa respecto a los valores originales, a excepción de las emisiones de NOx que mostró una leve disminución en sus resultados.
- En término de emisiones anuales, las fuentes fugitivas son la principal fuente emisora de material particulado (MP10 y MP2,5), especialmente las excavaciones.
- Las emisiones generadas anualmente no se verán modificadas sustancialmente, incluso estas serán menores respecto a la situación descrita en la D.I.A. Esta disminución se debe principalmente a que se utilizaron las nuevas ecuaciones de la guía "Recopilación y Sistematización de Factores de Emisión al Aire" del SEA, además se añadieron factores por lluvias a las ecuaciones de tránsito de camiones y se utilizó una excavadora con mejor rendimiento para estimar el proceso de excavación.

Sin perjuicio de lo anterior, se indicó en la consulta de pertinencia que el proyecto mantendrá las medidas de abatimiento aprobadas en la RCA.

Respecto a las emisiones en la fase de operación estas no se verán modificadas.

4.2.2.2 RESIDUOS

a. RESIDUOS LIQUIDOS

- Fase de construcción

Al igual que en lo descrito en la RCA N°350/2014, acápite 3.1.5.2., en etapa de Construcción la única fuente de residuos líquidos diferente a los que se producen durante el funcionamiento normal del aeródromo será la descarga que se generará en el uso de baños químicos.

La instalación de los baños químicos se realizará conforme a lo establecido en los artículos 23 y 23 del D.S. 594/99 de MINSAL, especialmente en lo relativo a cantidad y distancia al puesto de trabajo. A la empresa que retire las aguas servidas se le exigirá que la disposición final de éstas sea en un lugar autorizado por la autoridad sanitaria.

Bajo el nuevo escenario, y en base al aumento de trabajadores del proyecto, el cual considera un peak de 300 trabajadores y tomando en cuenta una dotación de agua potable promedio de 100l/persona/día y un factor de recuperación de 0,8, se obtiene la generación de un caudal máximo de 24,0 m3 /día de aguas servidas.

RCA N°350/2014 (m3/día residuos líquidos)	Situación proyectada (m3/día residuos líquidos)
7	24.0

Además, se debe considerar que el proyecto cuenta con instalaciones sanitarias existentes en su edificio terminal por lo que la mayor parte de las emisiones líquidas serán dispuestas directamente al sistema de alcantarillado, siendo necesaria la instalación de baños químicos sólo en los frentes de trabajo distantes a más de 50 metros del mencionado edificio.

Tal y como se indicó en los contenidos de la presente consulta, el titular del Proyecto, mantendrá las mismas medidas de control establecidas en la RCA.
Respecto a las emisiones líquidas en la fase de operación estas no se verán modificadas.

b. RESIDUOS SOLIDOS

- Residuos domiciliarios

Al igual que en lo descrito en la RCA N°350/2014, acápite 3.1.5.4. En etapa de Construcción estos residuos se generarán en la Instalación de Faenas (oficinas, baños, comedor, etc.) y son, principalmente, del tipo orgánicos, plásticos, papeles, cartones y similares, no contaminados.

Se estima que con la mayor cantidad de mano de obra se generará aproximadamente 130 kg/día, esto con una tasa de generación diaria de 1 kg/persona. Estos residuos serán acopiados en contenedores herméticos con tapa que se ubicarán en las distintas áreas de trabajo. Estos residuos serán retirados, por una empresa contratista autorizada para disponerlos en un relleno autorizado en la región, con una frecuencia mínima de tres veces por semana.

RCA N°350/2014 (kg/día residuos domiciliarios)	Situación proyectada (kg/día residuos domiciliarios)
28	300

Las modificaciones al proyecto no alteran las emisiones de residuos sólidos en la fase de operación.

La cantidad y el manejo de los residuos Industriales y Peligrosos no se verá modificada.

4.2.2.3 EMISIONES ACUSTICAS

Respecto a las emisiones de ruido, durante la fase de construcción, se realizó una nueva modelación de ruido, incluyendo los ajustes indicados en la presente consulta de pertinencia. Dicha información fue adjunta en el anexo 4 "Informe de ruido", de la presente consulta de pertinencia. Del estudio efectuado se concluye que:

- La proyección de los niveles asociados al proyecto se realizó considerando la peor condición de trabajo en ambas fases definidas, acorde a la normativa ISO 9613 para fuentes fijas, en base al software de modelación CadnaA.
- El estudio realizado arrojó que existen receptores que pudieran verse afectados por las emisiones de ruido que generará el proyecto. Sin embargo, según la evaluación realizada es posible determinar que dichas emisiones no superarán la normativa vigente, D.S. N° 38/11 MMA, por lo cual no será necesaria la implementación de medidas de control de ruido.
- Finalmente, es posible concluir que los niveles de emisión para la Fase de Construcción del proyecto "Adecuación al proceso constructivo del proyecto: Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur" no superarán los máximos establecidos en el D.S. N° 38/11 del MMA en base a las estimaciones entregadas en el presente informe.

Respecto de las emisiones acústicas durante la fase de operación, las modificaciones al proyecto no superan las emisiones en esta fase ya que la fase no se modifica respecto a la RCA N° 350/2014.

5. Que, en el marco del presente análisis de pertinencia, esta Dirección Regional de la Región del Biobío, procedió a consultar a los siguientes OAECCA(s) para que emitieran un pronunciamiento. Al respecto, es posible señalar lo siguiente:

- I. Municipalidad de Talcahuano, mediante Of. Ord N° 2368 de fecha 7 de diciembre de 2017, se pronunció manifestando su conformidad a la presente consulta de pertinencia.
- Servicio Agrícola y Ganadero, mediante of. Ord. N°1536 de fecha 20 de diciembre de 2017, se pronunció estimando que las modificaciones no constituyen un proyecto o actividad listado en el art. 3° del RSEIA y no modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto.
- Seremi de Salud, en su pronunciamiento indica que "el proyecto en consulta no debe someterse al Sistema de Evaluación Ambiental".
- Seremi de Medio Ambiente, No se pronunció sobre los antecedentes de la consulta de pertinencia.
- Dirección de Aeropuertos, No se pronunció sobre la presente consulta de pertinencia.

6. Que, respecto de los pronunciamientos de los organismos sectoriales competentes consultados es menester señalar que, de conformidad con los artículos 37 y 38 de la Ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimiento Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado, "Salvo disposición expresa en contrario, los informes serán facultativos y no vinculantes". En el presente caso, los informes solicitados a otros órganos de la Administración del Estado no tienen carácter vinculante.

7. Que, para efectos del análisis de fondo, respecto de si el proyecto "**Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur**", debe ingresar obligatoriamente al SEIA, se ha tenido a la vista la siguiente tipología del artículo 3° del RSEIA:

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

Al respecto es posible señalar que, habiendo analizado cada una de las tipologías establecidas en el mencionado Reglamento, la modificación al proyecto antes referido, consistente en el aumento en el movimiento de tierras de escarpe y excavación, así como el aumento en el número de trabajadores, ambas modificaciones asociadas a la fase de construcción del proyecto, **no le resulta aplicable ninguna de las tipologías descritas en el Art. 3° del Reglamento del SEIA.**

8. 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 intervenir 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.
9. Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, es posible concluir que el Proyecto denominado "**Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur**", **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:

En consideración a lo expuesto en el considerando 4°, respecto al proyecto denominado "Adecuaciones al proceso constructivo proyecto ampliación y mejoramiento Aeródromo

carriel Sur, el cual propone modificaciones al proyecto: "Ampliación y mejoramiento Aeródromo Carriel Sur" (RCA 350/2014); es posible concluir que la modificación propuesta consistente en el aumento en el movimiento de tierras de escarpe y excavación, como el aumento en el número de trabajadores, ambas modificaciones planteadas para la fase de construcción del proyecto, no le resulta aplicable ninguna de las tipologías descritas en el Art. 3° del Reglamento del SEIA.

- (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,**

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; se puede señalar lo siguiente:

En atención a los antecedentes que consta en el sitio, www.sea.gob.cl, el presente proyecto denominado "Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur", se evaluó en el sistema de evaluación de impacto ambiental como una modificación al proyecto "Área Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Carriel Sur". Por lo tanto, el Aeródromo Carriel Sur cuenta con calificación ambiental favorable desde el año 1999.

En este contexto, de acuerdo a lo expuesto en considerando 4° de la presente resolución; donde se propone, en atención a un error de cubicación en la DIA del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur", aprobado mediante RCA N° 350/2014, aclarar ajustes consistentes en el aumento en movimientos de tierra (escarpe y excavación) y aumento en el número de trabajadores en la fase de construcción, y cuyas acciones predichas tendientes a intervenirlo, no constituyen por sí solas un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del RSEIA.

- (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:**

En atención a la descripción efectuada al proyecto "Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo carriel Sur", en el considerando N° 4 de la presente resolución, donde se proponen ciertos ajustes al proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeródromo carriel Sur", calificado favorablemente mediante RCA N° 350/2014, y en consideración a que:

- Como se indicó en la presente consulta de pertinencia, las adecuaciones indicadas no implican nuevas superficies a las ya aprobadas en la RCA N° 350/2014,
- Se aumenta en 2 meses las faenas de la fase de construcción del proyecto (de acuerdo a nuevo cronograma presentado en la consulta de pertinencia)
- Las estimaciones de residuos, no implican modificaciones sustantivas a lo ya aprobado mediante RCA 350/2014, considerando que el proyecto cuenta con instalaciones sanitarias existentes y autorizadas para su uso y que utilizará baños químicos sólo en los frentes de trabajo distantes a más de 50 metros del edificio principal.
- La disposición transitoria y final de los residuos sólidos domiciliarios se encuentra evaluada y calificada mediante RCA 350/2014.
- Las nuevas emisiones atmosféricas de MP₁₀, PM_{2.5} NO_x, HC, presentadas en anexo 3 de la presente consulta, no superan sustantivamente las emisiones estimadas en el proyecto original, más bien algunas de ellas serán

minimizadas en consideración al uso de nuevas ecuaciones de estimación de emisiones donde se añadieron factores por lluvias a las ecuaciones de tránsito de camiones y se utilizó una excavadora con mejor rendimiento para estimar el proceso de excavación y además el proyecto mantendrá las medidas de abatimiento aprobadas en la RCA.

- La generación de emisiones de ruido, análisis efectuado en el anexo 4 de la presente consulta, no modifican sustantivamente la extensión, magnitud y/o duración de los impactos ambientales del proyecto evaluado originalmente; no sobrepasando los niveles permitidos en la normativa vigente sobre la materia.

Por lo tanto, y en atención a lo expuesto precedentemente, esta Dirección regional estima que dichas acciones tendientes a complementar el proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur, **no modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos del proyecto evaluado ambientalmente.**

- (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:**

El presente criterio no le es aplicable al presente proyecto, dado que el proyecto antes individualizado en los vistos 3º y 4º de la presente resolución, fue aprobado ambientalmente a través de una Declaración de Impacto Ambiental, por lo que no cuenta con medidas de mitigación, reparación y/o compensación que requieran ser modificadas.

10. Que, en atención a las acciones que se proponen modificar al proyecto antes referido y expuestas en el considerando 8º de la presente resolución, no constituyen por sí solas un proyecto listado en el Artículo 3º del D.S. N°40/2012 del MMA, RSEIA.

11. Que, es posible concluir que el Proyecto "**Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur**" **no corresponde a un cambio de consideración** del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur", en los términos definidos en el artículo 2º letra g) del RSEIA, por lo tanto, es posible concluir que el proyecto denominado: "**Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur**", **no amerita el ingreso obligatorio al SEIA en forma previa a su ejecución.**

12. En mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVO:

- 1.** Que, el proyecto "**Adecuaciones al proceso constructivo proyecto Ampliación y Mejoramiento Aeródromo Carriel Sur**", **no requiere ingresar obligatoriamente al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), en forma previa a su ejecución**, en consideración a los antecedentes aportados por el Proponente y lo expuesto en los considerandos N° 4 y 9 de la presente Resolución.
- 2.** Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el señor José Luis Neira Zambrano, en representación de Sociedad Concesionaria Aeropuerto Carriel Sur 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.** Hacer presente que, proceden 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, sin perjuicio de

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

ANOTESE, COMUNIQUESE, NOTIFIQUESE Y ARCHIVESE



CHRISTIAN ANDRÉS CIFUENTES BASTÍAS

Director Regional
Servicio de Evaluación Ambiental
Región del Biobío

ARS/PMC

Distribución:

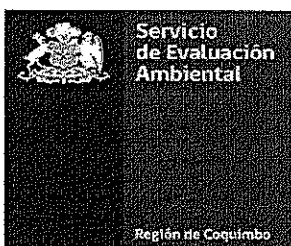
- Representante Legal del proyecto.

C/c:

- Superintendencia de Medio Ambiente, SMA
- Seremi de Salud, Región del Biobío
- I. Municipalidad de Talcahuano
- Archivo SEA, Región del Biobío

ANEXO 3.

Resolución del SEA Resolución Exenta N° 56/2019



**SE PRONUNCIA RESPECTO A CONSULTA DE
PERTINENCIA “AMPLIACIÓN Y
MEJORAMIENTO AERÓDROMO LA FLORIDA
DE LA SERENA”.**

Resolución Exenta N°0056

La Serena, 17 de julio de 2019.

VISTOS:

1. La Ley N°19.300, Sobre Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley N°20.417.
2. La Ley N°19.880, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.
3. El Decreto Supremo N°40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en adelante RSEIA y sus modificaciones.
4. La Resolución N°1.600 de 2008 de la Contraloría General de la República, que Establece Normas de Exención del Trámite de Toma de Razón.
5. El Oficio Ordinario N°131456/2013 del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, de fecha 12 de septiembre de 2013, que Imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
6. El Oficio DGOP N°504 del Sr. Claudio Darrigrandi Navarro, Director General de Obras Publicas (S), de fecha 07.06.2019, recepcionada en la oficina de partes del Servicio de Evaluación Ambiental Región de Coquimbo, con fecha 12.06.2019 (Ingreso N°0482).

CONSIDERANDO:

1. Que, mediante carta citada en el numeral 6 de los vistos de la presente resolución, el Sr. Claudio Darrigrandi Navarro, Director General de Obras Publicas (S), solicita opinión respecto de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental de su actividad y/o proyecto denominado **“Ampliación y mejoramiento Aeródromo La Florida de La Serena”**.
2. La actividad y/o proyecto por la cual consulta consistirá básicamente en lo siguiente:

Mejoramiento del Edificio terminal de pasajeros, edificio de logística y bodega DGAC, infraestructura apoyo de losa, plataforma comercial, márgenes plataforma comercial, estacionamientos vehiculares, estanques de acumulación de agua potable, planta elevadora de aguas servidas, subestación eléctrica, cercos perimetrales, vialidad interna, plataforma de aviación general, nueva calle de rodaje, plataforma de aviación general, cuartel servicio de salvamento y extinción de incendio (SSEI), estanque de combustible (SSEI y sub. eléctrica), plataforma SSEI, camino aeronáutico hacia nuevo SSEI, calle de salida rápida SSEI, instalaciones DGAC, instalaciones Club Aéreo permitiendo así cumplir con el plan maestro y la normalización a los estándares necesarios para una eficiente operación, debido a la creciente demanda que ha experimentado dicha infraestructura durante los últimos años.

El Aeródromo La Florida de La Serena, es un recinto aeroportuario que actualmente cuenta con una superficie aproximada de 128 hectáreas, área en la que se desarrollan todas sus instalaciones: pista, calles de rodaje, plataforma, edificio terminal de pasajeros e instalaciones de apoyo aeroportuario.

El Aeródromo se ubica en la Comuna de La Serena, provincia del Elqui, Región de Coquimbo.

Tabla 1. Vértice de los límites del Aeródromo La Florida de la Serena

Vértice	Este	Norte
V-1	286626.85	6688547.65
V-2	287041.28	6688389.58
V-3	287850.14	6688077.19
V-4	288532.97	6687820.41
V-5	288639.35	6688253.00
V-6	288438.62	6688338.48
V-7	287998.33	6688649.85
V-8	287461.87	6688941.90
V-9	287019.89	6689216.95
V-10	286766.31	6689238.91
V-11	286688.85	6688879.86

Al día de hoy, cuenta con una pista de asfalto 1.938 m de largo por 45 m de ancho con orientación Norte-Sur y tiene una elevación de 146 m sobre el nivel del mar.

Las aerolíneas que operan en la actualidad en este aeródromo son LATAM Airlines, Sky Airline y JetSmart. Los modelos de aviones que operan en este aeropuerto son Airbus A319, Airbus A320 y Airbus A321, con destinos a Iquique, Antofagasta, Calama, Santiago y Concepción.

A continuación, se detallan los cambios que se realizarán en el aeródromo La Florida con el proyecto “**Ampliación y mejoramiento Aeródromo La Florida de La Serena**”.

Nº	Tema	Estado Actual	Modificación (Estado Proyectado)
1	Edificio terminal de pasajeros	El terminal de pasajeros del Aeródromo de La Florida hoy cuenta con una superficie construida de 4.364 m ² , estructurado en dos pisos, albergando áreas de servicios como oficinas, restaurante (incluye terraza), cocina restaurante (con baños), hall de acceso, ascensor, hall principal (con baños públicos), counters de líneas Aéreas, administración líneas aéreas (incluye baños), patio de equipaje, mesón de atención, sala de embarque (incluye baños, sala de AVSEC)	Se considera la ampliación y mejoramiento del terminal de pasajeros totalizando una superficie de 12.938 m ² . Reconstituyendo el terminal actual de 4.360 m ² y ampliándolo en 8.570 m ² . El edificio contará con 2 pisos, con posibilidades de acceder a plataforma de forma remota o puentes de embarque (incorporando 2 con puentes de embarque) Con nuevas áreas para procesamiento de pasajeros, servicios de cafetería y restaurante, nuevas salas de embarque y nuevos servicios higiénicos.
2	Edificio Administrativo DGAC	Actualmente este es un edificio de dos pisos, el cual tiene 895.8 m albergando oficinas, servicios higiénicos y salas técnicas para el funcionamiento del Aeródromo.	Se requiere remodelar interior y exteriormente las instalaciones existentes de DGAC manteniendo sus dimensiones (895,8 m ²).
3	Edificio de Transporte DGAC	Actualmente no existe un edificio de transporte.	Se requiere construir un edificio de trasporte de 230 m ² para albergar a vehículos de DGAC.

4	Camino aeronáutico hacia nuevo SSEI y hacia estación de combustible	Actualmente el aeródromo no cuenta con un camino pavimentado hacia estación de combustible.	Hacia el sur-oriente, se construirá el camino aeronáutico desde el sector de plataforma de aviación comercial hasta el borde de plataforma SSEI, generando conexión entre ambas zonas y acceso desde el cuartel SSEI a la estación de combustible del carro SSEI. Se proyecta una superficie de 1.100 m ² aproximadamente. Hacia el nor-poniente, se construirá el camino aeronáutico desde la plataforma de aviación comercial hasta la estación de combustible; conectando la estación, la plataforma de estacionamiento handling de las aerolíneas con la plataforma de aviación general. Se proyecta una superficie de 1.390 m ² aproximadamente.
5	Terminal de Carga	Actualmente las instalaciones de carga existentes cuentan con una superficie de 83 m ² .	Se requiere reubicar y ampliar el actual terminal de carga en una nueva ubicación con una superficie de 380 m ² aproximadamente. Donde se incluirá un control AVSEC de DGAC para el control de Carga con una superficie de 150 m ² aproximadamente.
6	Instalaciones DGAC	Actualmente existe una vivienda perteneciente a DGAC de 200,3 m ² .	Para la construcción de nueva Subestación Eléctrica DGAC se debe reubicar vivienda de DGAC al lado de las viviendas actuales, manteniendo las mismas dimensiones (200,3 m ²).
7	Instalaciones club aéreo	Actualmente el club aéreo tiene una superficie de 117,6 m ² y una casa de cuidador de 50,8 m ² .	Para la construcción de nuevo SSEI se requiere reubicar Sede Social del Club Aéreo entre con una superficie de 117,6 m ² y Casa de Cuidador de 50,8 m ² .
8	Cuartel SSEI (Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio)	Actualmente el cuartel SSEI tiene una superficie de 409 m ² . Alberga 2 carros de extinción de incendios, además de oficinas e instalaciones para su funcionamiento.	Se requiere trasladar y ampliar un nuevo Cuartel SSEI. Su nueva ubicación será entre la nueva Subestación eléctrica de la DGAC y el Club Aéreo, su nueva superficie será de 1.340 m ² aproximadamente. Albergará 3 carros y dos camionetas además de oficinas e instalaciones para su funcionamiento.
9	Calle de salida rápida SSEI y plataforma SSEI	Actualmente la calle de salida rápida de SSEI accede a plataforma de aviación comercial, entorpeciendo la operación normal de las aeronaves por lo que es necesario reubicarla. Actualmente entre la calle rápida y la plataforma SSEI suman una superficie de 1.280 m ² .	Con la reubicación y ampliación del cuartel SSEI se construirá una calle de salida rápida y plataforma nuevas para conectarlo con la pista. Se proyecta con forma de "Y" cruzando en un tramo a calle de rodaje "Alfa" hasta llegar a la pista. Las calles y plataforma se harán en pavimento flexible. La superficie de la calle de salida rápida y la plataforma SSEI es de 3.810 m ² aproximadamente.
10	Estanque de agua para carga camiones SSEI	Actualmente no existe un estanque de carga de agua para camiones SSEI.	Se requiere la construcción de un estanque de agua potable para el carguío y funcionamiento de los camiones bomberos SSEI, estanque tendrá una capacidad de 12 m ³ aproximadamente, y se ubicará frente a la nueva plataforma del cuartel SSEI.
11	Planta de Agua Potable	Existen actualmente una planta de agua potable con cuatro estanques de agua potable, uno tiene como finalidad realizar la extinción o un amago de incendio dentro del aeródromo con una capacidad de 192 m ³ , mientras que los otros dos sirven para acumular y surtir de agua potable al aeródromo con una capacidad de 37,5 m ³ .	Se necesita ampliar planta de agua potable por el crecimiento de las instalaciones por ello se construirá un estanque de 37,50 m ³ de capacidad y su respectiva sala de bombas.

12	Estación de combustible SSEI	Actualmente no existe estación de combustible para carguío de carros SSEI.	Se requiere la construcción de una estación de combustible para los carros SSEI, esto incluye una plataforma para la maniobra de camiones, una isla con surtidor de combustible, un estanque de 7.500 litros y todas las instalaciones necesarias para su funcionamiento.
13	Subestación eléctrica DGAC	Actualmente existe una subestación eléctrica de DGAC, esta se encuentra en un espacio cerrado y techado, y grupo generador con cerco metálico perimetral, esta superficie que abarca 170 m aproximadamente	Se requiere reponer y ampliar la subestación eléctrica de DGAC en una nueva ubicación. Construyéndose con las características técnicas requeridas para las nuevas instalaciones con una superficie de 848,5 m ² aproximadamente, incorporando un nuevo transformador y un nuevo grupo electrógeno, junto con la construcción de mallas de tierra e instalaciones civiles, incluyendo oficinas para el personal.
14	Subestación Eléctrica Terminal de Pasajeros	Actualmente existe una Subestación Eléctrica de DGAC de 170 m ² , esta se encuentra en un espacio cerrado y techado, y grupo generador con cerco metálico perimetral, esta superficie que abarca 132 m ² aproximadamente.	Se requiere construir una nueva subestación eléctrica para el terminal de pasajeros y su ampliación, esta se compone de: El nuevo grupo electrógeno de 500 KW será para servicio continuo y admitirá sobrecargas de hasta el 10% durante una hora. El conjunto estará formado por máquina motriz, máquina generadora, sistema de partida (banco de baterías níquel-cadmio y sistema de reposición de baterías), sistema de combustible, base común motor-generator con amortiguadores, tablero de control y protección y tablero de transferencia automática. Las características del grupo electrógeno nuevo serán las siguientes: • Dimensiones nuevo grupo electrógeno: 3.70 x 1.10 mts. • Ubicación dentro de las instalaciones del proyecto: en sector Sur del Aeródromo, proyectado a instalar patio de transformadores existente. • Tipo de combustible: será petróleo. • Abastecimiento de combustible: estanque externo de 10.000 litros, emplazado contiguo a la sala eléctrica al exterior, a nivel de superficie. Se deberá contemplar un sistema de carguío automático y manual de combustible • Número de Generadores: Uno, será trifásico, autoexcitado Y autorregulado automáticamente.
15	Estacionamientos vehiculares	Actualmente el aeródromo tiene una capacidad para albergar 231 vehículos en las plazas de estacionamiento	Se necesita aumentar la cantidad de calzos de estacionamientos, aumentando su capacidad de 231 a 406 vehículos, las plazas de estacionamientos se construirán en asfalto con todos los drenajes de aguas lluvias correspondientes.
16	Vialidad interna	Actualmente presenta una vialidad para el tránsito de vehículos dentro del aeródromo.	Se requiere para dar cabida a los nuevos estacionamientos las vialidades que posibilitan el tránsito vehicular por el interior del área pública del aeródromo, incluyendo todos los elementos de seguridad vial para su funcionamiento y la inclusión de un cruce semaforizado al ingreso vehicular del aeródromo.

23	Márgenes de pista y plataforma comercial	Actualmente el aeródromo no cuenta con márgenes en plataforma comercial.	Se construirán los márgenes en la pista y plataforma comercial. Para las zonas de margen [a pendiente máxima será de 2,5%, en dirección hacia el oriente. El margen de la plataforma comercial tiene una superficie de 624 m ² aproximadamente. Los márgenes de la pista tendrán una superficie de 15.700 m ² aproximadamente.
17	Plataforma comercial	Actualmente el aeródromo cuenta con una plataforma de aviación general de 31,294 m ² .	Se extenderá la plataforma comercial hacia oriente, demoliendo únicamente el margen de este sector. La ampliación se hará en pavimento de asfalto, con una superficie de 1.015 m ² aproximadamente.
18	Plataforma de aviación general	Actualmente el aeródromo cuenta con una plataforma de aviación general de 4.000 m ² .	Se normalizará la plataforma de aviación general hacia el sur y el oriente. Se planea hacerla de forma rectangular, prevista para la aeronave crítica "de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter" para el año de diseño 2032. Requiriendo 5 posiciones de estacionamiento. La pendiente de la plataforma de aviación general será descendente hacia el norte y al poniente. La normalización de la plataforma se hará en pavimento de asfalto de estructura de margen, suficiente para el tipo de aeronave que utilizará esta zona. La superficie a construir es de 7.900 m aproximadamente.
19	Nueva calle de rodaje plataforma de av. general	Actualmente el aeródromo no cuenta con calle de rodaje para la aviación general	Se construirá una calle de rodaje en costado oriente de dicha plataforma, conectando directamente la plataforma de aviación general con pista. La construcción de este nuevo rodaje se hará en pavimento de asfalto, su superficie será de 1.040 m ² aproximadamente.
20	Plataforma de viraje en pista	El aeródromo cuenta con una plataforma de viraje en pista en cada uno de sus umbrales con una superficie de 1.360 m ² aproximadamente.	Se ampliarán las plataformas de viraje de pista en ambos umbrales (2), considerando la operación de la aeronave C-130 y la operación ocasional de emergencia del Boeing 767-300ER, por lo que tendrán una dimensión considerando una pista clave 4D. Tendrá una superficie de 5.300 m ² aproximadamente cada una.
21	Zona de protección a chorro	Actualmente el aeródromo no cuenta con un área o Zona de protección a chorro en costado poniente de plataforma comercial.	Se construirá una zona de protección a chorro en plataforma para la salida de la posición auto-propulsada, para prevenir la erosión de la superficie por el chorro de los reactores del avión y todo posible daño que puedan producir objetos extraños a los motores del avión. Tendrá una superficie de 1.140 m ² aproximadamente.
22	Infraestructura apoyo de losa y estacionamiento handling.	Actualmente cuenta con Infraestructura apoyo de losa y estacionamiento handling, la cual está dentro de una superficie de 250 m ² .	Reubicación de Infraestructura de apoyo de losa por ampliación de terminal consistente en edificio de mantención operado por las aerolíneas con una superficie de 260 m ² aproximadamente, un estacionamiento de equipamientos aéreo de 560 m aproximadamente.

3. 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). El artículo 10 por su parte, 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.
4. 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.
5. Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, es posible concluir que el proyecto denominado “**Ampliación y mejoramiento Aeródromo La Florida de La Serena**”, no constituye un cambio de consideración en los términos definidos por el artículo 2° letra g) del RSEIA, en atención a las siguientes consideraciones:
 - (i) En relación a 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 Reglamento; se puede señalar que las obras del proyecto consisten en la ampliación del actual aeródromo, de esta forma y de acuerdo a lo señalado en el artículo 3° del Reglamento del SEIA literal e), que señala que deberán evaluarse ambientalmente “Aeropuertos, terminales de buses, camiones ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas”. Dicho Reglamento además dispone “*Se entenderá por aeropuerto el aeródromo Público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales. Se entenderá por aeródromo toda delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie*”.

Según los antecedentes presentados por el titular el proyecto corresponde a la ampliación del aeródromo manteniendo su calidad como tal, lo que no implica una alteración de las características propias del proyecto o actividad y no 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. Es posible señalar que el proyecto se desarrollará en la misma área donde está instalado el Aeródromo que es anterior a la entrada en vigencia de la Ley 19.300. Las actividades propias del proyecto, no reúnen las condiciones para pertenecer a alguna de las tipologías establecidas en el artículo 3 del D.S. N° 40/2013 RSEIA, debido a que si bien las obras generan ampliaciones en las construcciones, tales como es el caso del edificio terminal de pasajeros, no obstante, se circunscriben al recinto actual del aeródromo y todos los sectores a utilizar, han sido intervenidos en oportunidades anteriores. Por lo tanto, 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, no constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente Reglamento.

- (iii) En relación al tercer criterio expuesto, relativo a 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; se puede señalar que este criterio es aplicable solamente respecto de proyectos o actividades que cuenten con una o más Resoluciones de Calificación Ambiental favorables. Por lo tanto, y considerando los antecedentes presentados por la Proponente, el proyecto denominado **“Ampliación y mejoramiento Aeródromo La Florida de La Serena”** no cuenta con Resoluciones de Calificación Ambiental favorables, no le es aplicable este criterio.
- (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 puede señalar que este criterio es aplicable solamente respecto de proyectos o actividades que cuenten con una o más Resoluciones de Calificación Ambiental favorables. Por lo tanto, y de acuerdo a los antecedentes presentados por el Proponente, el proyecto denominado **“Ampliación y mejoramiento Aeródromo La Florida de La Serena”** no cuenta con Resoluciones de Calificación Ambiental favorables, no le es aplicable este criterio.

RESUELVO:

1. Que el proyecto denominado **“Ampliación y mejoramiento Aeródromo La Florida de La Serena”**, presentado por el Sr. Claudio Darrigrandi Navarro, Director General de Obras Públicas (S), **no requiere el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental de forma obligatoria**, sin perjuicio de la opción de una presentación voluntaria.
2. Que la presente respuesta se emite sobre la base de los antecedentes presentados por el Sr. Claudio Darrigrandi Navarro, Director General de Obras Públicas (S), 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. Hacer presente que contra la presente resolución podrá deducirse 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.

Si el recurso deducido por el interesado considera variaciones sustanciales respecto de los antecedentes presentados en la solicitud original, dicho recurso será considerado para todos los efectos como una nueva consulta de pertinencia y dará lugar a un nuevo procedimiento de consulta.

4. Lo anterior, es además sin perjuicio del cumplimiento de la normativa sectorial pertinente y que antes de otorgar los permisos sectoriales respectivos, los servicios competentes pudieran solicitar una nueva opinión a esta Dirección Regional respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA, una

vez que le sean entregados los antecedentes técnicos del proyecto o actividad que se desea ejecutar.



Anotese, notifiquese al proponente y archívese.

OSCAR ROBLEDO BURROWS

**Director Regional (S) Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Coquimbo**

ORE.-

Distribución:

- Sr. Claudio Darrigrandi Navarro, Director General de Obras Publicas (S) (Morandé N°59, piso 3, Santiago).
- Sr. Superintendente del Medio Ambiente.
- Sr. Alcalde Ilustre Municipalidad de La Serena.
- Archivo OIRS SEA Región de Coquimbo.
- Archivo Resoluciones SEA Región de Coquimbo.

ANEXO 4.

Resolución del SEA Resolución Exenta N° 289/2019



RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, PROYECTO “CONSERVACIÓN MAYOR ÁREA DE MOVIMIENTO AEROPUERTO MATAVERI DE ISLA DE PASCUA”.

RESOLUCIÓN EXENTA N° 289 /2019

Valparaíso, 04 SET. 2019

VISTOS:

1. El ingreso al sistema de consultas de pertinencias de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante “SEIA”) con fecha 30 de agosto de 2019, mediante el cual la señora Mariana Concha Mathiesen, en su calidad de Directora General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas (en adelante “el Proponente”), consulta al Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante “SEA”) de la Región de Valparaíso sobre la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto “*Conservación Mayor Área de Movimiento Aeropuerto Mataveri de Isla de Pascua*” (en adelante “el Proyecto”).
2. El Oficio Ordinario N° 131.456, 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 Ambiental*”.
3. El Oficio Ordinario N° 130.844, de fecha 22 de mayo de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA que “*Uniforma criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, e instruye sobre la materia*”.
4. El Oficio Ordinario N° 161.081, de fecha 17 de agosto de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que complementa ordinario de visto anterior.
5. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el Decreto Supremo N° 40 del Ministerio del Medio Ambiente (en adelante “MMA”), de fecha 30 de octubre de 2012, publicado en el Diario Oficial con fecha 12 de agosto de 2013, Aprueba Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante “RSEIA”), modificado por D.S. N° 8/2014 del MMA; en la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de Administración del Estado; la Resolución DD. PP N° 688, de fecha 01 de agosto de 2017 del Director Ejecutivo del SEA, que modifica y dispone funciones de carácter directivo para el cargo de subrogante del Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental Región de Valparaíso, estableciendo como primer subrogante a doña Esther Parodi Muñoz; y la Resolución N° 07, del 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República que fija normas sobre exención del trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

1. Que, con fecha 30 de agosto de 2019 el Proponente, consultó respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA del Proyecto “*Conservación Mayor Área de Movimiento Aeropuerto Mataveri de Isla de Pascua*”. De acuerdo a los antecedentes presentados por el Proponente, el Proyecto consistiría en lo siguiente:
 - a) El proyecto contempla realizar una conservación a la pista del Aeropuerto de Mataveri para prevenir daños mayores frente a la aparición de evidentes cambios en su carpeta de rodado y que de no atenderse a tiempo alcanzarían grados mayores de severidad que podrían incluso dejar la pista inoperativa.
 - b) El proyecto se emplaza en la región de Valparaíso, Provincia de Isla de Pascua, comuna de Isla de Pascua, al interior del actual Aeropuerto Mataveri, cuyas coordenadas UTM, huso 12 son las siguientes:

Vértices	Este	Sur
V-1	654542.48	6995380.38
V-2	654457.18	6995244.61
V-3	654667.71	6994933.33
V-4	655017.40	6994755.77
V-5	654989.36	6994249.61
V-6	658008.31	6992962.81
V-7	658165.45	6993343.10
V-8	656917.32	6994340.17
V-9	657064.28	6994520.92
V-10	656896.68	6994637.25
V-11	655410.15	6995126.55
V-12	655360.94	6995008.43
V-13	654844.93	6995269.18

- c) Actualmente el Aeropuerto de Mataveri cuenta con una superficie de 234 hectáreas, en cuya área se emplazan instalaciones tanto horizontales como verticales, éstas son el terminal de pasajeros de 3.200 m² e instalaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil de 282 m², calles de rodaje de 7.527 m², una pista y plataforma de aviones de 20.000 m², área de carga 1.791 m² y estacionamiento de 7.100 m².
- d) Las obras de conservación del proyecto considerarían las siguientes acciones y/o actividades:
- Fresado de carpeta asfáltica.
 - Suministro y aplicación de imprimación bituminosa.
 - Suministro y aplicación de riego de liga.
 - Suministro y colocación de mezcla asfáltica en caliente.
 - Sello de fisuras y grietas.
 - Aplicación de sello protector asfáltico.
 - Demarcación de pavimentos aeroportuarios.
 - Limpieza drenajes.
2. Que, según lo dispuesto en el artículo 8° de la Ley 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente, *“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”*.
3. Que, a su vez, el artículo 2° literal g), del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (RSEIA), D.S. N° 40/2012, modificado por el D.S. N° 8/2014, ambos del Ministerio del Medio Ambiente, define la modificación de un proyecto o actividad como *“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 cuando:*
- 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”.

4. Que, el artículo 3° del RSEIA especifica que requieren de evaluación de impacto ambiental en forma previa a su ejecución:

“p) Ejecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuarios 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.”
5. Que, mediante el Decreto Supremo N° 4536 del Consejo de Monumentos Nacionales, de 23 de julio de 1935, la isla fue declarada Monumento Histórico Nacional, en la subcategoría de sitio arqueológico.
6. Que, para analizar la pertinencia de ingreso al SEIA de una modificación a un proyecto se deben considerar los criterios establecidos mediante Oficio Ord. D.E. N° 131.456 del 12 de septiembre de 2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que establece el instructivo de “Consultas de Pertinencia de Ingreso de Proyectos o Actividades o sus Modificaciones al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”. El citado instructivo, en su Anexo I “Criterios para Decidir sobre la Pertinencia de Someter al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) la Introducción de Cambios a un Proyecto o Actividad”, luego de reiterar los criterios citados precedentemente en el considerando 3°, agrega que se entenderá que un proyecto o actividad no sufre 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 las siguientes obras:
 - a) Una obra de **mantención o conservación** de un proyecto o actividad, la cual corresponde a una intervención que tiene por efecto prevenir el deterioro de alguno de sus elementos;
 - b) Una obra de **reparación** o rectificación de un proyecto o actividad, la cual corresponde a una intervención que tiene 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**;
 - c) Una obra de **reconstitución** de un proyecto o actividad, la cual corresponde a una intervención que tiene por efecto volver a constituir o rehacer uno o más de sus elementos; y
 - d) Una obra de **renovación** de un proyecto o actividad, la cual corresponde a una intervención que tiene por efecto hacer como nuevo o volver a su primer estado uno o más de sus elementos.
7. Que, por otro lado, corresponde también atender a lo establecido en el Oficio ordinario N° 130.844 de 22 de mayo de 2013 de la Dirección Ejecutiva del SEA que “Uniforma criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, e instruye sobre la materia”. Según este instructivo, “Cuando se contemple ejecutar una “obra”, “programa” o “actividad” en un área bajo protección oficial, debe considerarse la envergadura y los potenciales impactos del proyecto o actividad, en relación al objeto de protección de la respectiva área, de manera que el sometimiento al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental tenga sentido y reporte beneficios concretos en términos de prevención de impactos ambientales adversos”.
8. Que, según lo indicado en el numeral 9 del Oficio Ordinario N° 161.081, de fecha 17 de agosto de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, no toda intervención en un área protegida debe someterse al SEIA, sino que debe tratarse de intervenciones que tengan cierta magnitud y duración, no de aquellas que impacten positivamente o agreguen valor al área.

9. Que, conforme a lo anterior, el Proyecto no introduciría cambios de consideración, toda vez que consiste en realizar una conservación a la pista del Aeropuerto de Mataverí, correspondiendo ésta a obras de reparación de la loza para con ello arreglar uno o más de sus elementos que se encuentren rotos o estropeados, o que no funcionen tal como en su primer estado.

RESUELVO:

1. Que, el proyecto “*Conservación Mayor Área de Movimiento Aeropuerto Mataverí de Isla de Pascua*”, **no debe someterse obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución**, en consideración de los antecedentes aportados por el Proponente y lo expuesto en la parte considerativa de la presente Resolución.
2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el Ministerio de Obras Públicas, cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad y en ningún caso le 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 este acto administrativo, podrá deducirse recurso de reposición ante esta Dirección Regional y/o recurso jerárquico ante la Dirección Ejecutiva del SEA, dentro del plazo de cinco días contados desde su notificación, de acuerdo al 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 y archívese.



Esther Parodi Muñoz
Directora (S) Regional
Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Valparaíso

PLM/PIM/fal
ID: PERTI-2019-3055

Distribución:

Sra. Mariana Concha Mathiesen, Directora General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas (Morandé 59, piso 3, Santiago).

C/c.:

- mariana.concha@mop.gov.cl; mauricio.lavin@mop.gov.cl
- Superintendencia del Medio Ambiente.
- Consejo de Monumentos Nacionales.
- Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente, Región de Valparaíso.
- Ilustre Municipalidad de Isla de Pascua.
- Of. Partes, Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Valparaíso, Ingreso N°4673-B/2019 (GD 21506/19).

ANEXO 5.

Resolución del SEA Resolución Exenta N° 28/2019

**REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LOS RÍOS**

**RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA
DE INGRESO AL SEIA, PROYECTO
"AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO ÁREA
TERMINAL, AERÓDROMO PICHROY,
VALDIVIA".**

RESOLUCIÓN EXENTA 0 2 8

Valdivia, 18 ABR 2019

VISTOS:

1. El Oficio Ord. DGOP N° 189, ingresado con fecha 27 de febrero de 2019, ante la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Los Ríos (en adelante "SEA de la Región de Los Ríos"), mediante la cual Mariana Concha Mathiesen - Directora General de Obras Públicas - en representación del Ministerio de Obras Públicas (en adelante "el Proponente"), consulta la pertinencia de ingreso al SEIA de la incorporación de un cambio al Aeródromo Pichoy (en adelante el "Aeródromo"), denominado "Ampliación y mejoramiento área terminal, Aeródromo Pichoy, Valdivia" (en adelante el "Proyecto").
2. El Oficio Ord. N° 033, de fecha 05 de marzo de 2019, del SEA de la Región de Los Ríos, mediante la cual solicita aclaraciones y/o antecedentes adicionales al Titular, respecto de la consulta de pertinencia indicada en el visto anterior.
3. El Oficio Ord. DGOP N° 279, ingresado con fecha 04 de abril de 2019, ante el SEA de la Región de Los Ríos, mediante la cual el Titular acompaña los antecedentes solicitados en el visto anterior.
4. El Oficio Ordinario N° 131456 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"*.
5. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente y sus modificaciones; 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 adelante RSEIA); en el D.F.L. N° 1/19.653, de 2000, del MINSEGPRES, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley

Nº 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley Nº 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; y en la Resolución Nº 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón; y el Oficio Nº190107 del 21/01/2019 del Servicio de Evaluación Ambiental, que informa el nombramiento de la Directora Regional de Los Ríos del Servicio de Evaluación Ambiental a la Comisión de Alta Dirección Pública del Servicio Civil.

CONSIDERANDO:

1. El actual Aeródromo Pichoy corresponde a una infraestructura de transporte, localizado en la comuna de Mariquina, provincia de Valdivia, Región de los Ríos, que se encuentra a 32 km del noreste de la ciudad de Valdivia. Dicho recinto aeroportuario se encuentra inserto en una superficie predial aproximada de 210,40 hectáreas, con una superficie construida de 2.031 m², área en la que se desarrollan todas sus instalaciones: pista, calles de rodaje, plataforma, Edificio Terminal de Pasajeros e instalaciones de apoyo aeroportuario.

Esta infraestructura de transporte comenzó a operar en el año 1976, de acuerdo a lo indicado en la Resolución Exenta Nº 0569, de fecha 24 de agosto de 1976, del Ministerio de Defensa Nacional, adjunta en el Anexo Nº 1 de la presentación individualizada en el Visto Nº 3 de la presente resolución.

2. Que, con fecha 27 de febrero 2019, el Titular consultó respecto de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "SEIA") de la "Ampliación y mejoramiento área terminal, Aeródromo Pichoy, Valdivia" cuyo objetivo consiste principalmente en el mejoramiento del Edificio Terminal de Pasajeros dado el aumento de la demanda, el cual no considera ni proyecta considerar vuelos internacionales. Los cambios proyectados se indican en la siguiente tabla:

Obras y acciones.	Actual	Modificación (Estado Proyectado)
Ampliación de Terminal de Pasajeros	-Superficie edificada 2.031 m ² . -Posee una cinta de retiro de equipaje y un puente de embarque. -Recintos con superficies insuficientes para procesos aeroportuarios.	-Superficie Proyectada 2.620 m ² , adicionales a lo actual, totalizando una superficie de 4.651 m ² . Ampliación y mejoras Instalaciones Interiores. Aumenta superficie en un 121%. Con superficie suficiente para procesos aeroportuarios. -Reemplazo cinta de retiro de equipaje, reemplazo de un puente de embarque más uno nuevo.
Obras de agua potable y alcantarillado.	-El aeródromo cuenta con 2 fuentes de abastecimiento de agua subterránea (pozos) que abastecen las demandas, tanto de agua potable como de riego, la red de gabinetes de extinción de incendio y los estanques de los camiones.	- Reemplazo de la bomba del Pozo Nº1, la cual extrae el agua que abastece a las instalaciones sanitarias del aeródromo. - Se Dimensiona para una población de 1.702 personas y un volumen máximo diario de 73,32 m ³ /día.

	- Para reducir el contenido de Fierro y Manganeso que presenta el agua de pozos, se cuenta con una planta de tratamiento del agua. - Sistema interior de alcantarillado que descarga a una Planta de Tratamiento de Aguas Servidas (en adelante "PTAS").	- Se proyecta dos nuevos estanques de 40 m³ y sala de bombas debido a las nuevas demandas del Proyecto. - Se extiende la red de agua potable exterior hasta conectar con red existente en costado sur del Aeródromo. -Se proyectan las respectivas descargas desde los artefactos sanitarios que han sido proyectados. -Las aguas servidas serán conducidas hacia la PTAS, la cual se ubica en el sector sur del Aeródromo.
Planta de Tratamiento de aguas servidas	La capacidad de proceso de la PTAS existente se estima en 15 m ³ diarios.	- Se proyecta una nueva PTAS para una población servida de 500 Hab. y una dotación considerada de 150 L/Hab/d. - Para cumplir con los requerimientos del efluente en la descarga, se plantea como solución un tratamiento biológico de lodos activados, de modalidad aireación extendida. - Los lodos obtenidos en el proceso serán dispuestos en lechos de secado.
Sala de Basura	Toda la basura recolectada se almacena en 3 container, los que son retirados una vez por semana por el servicio de aseo municipal.	- Se proyecta una Sala de Basura, la cual considera el volumen de basura que se almacenará diariamente en los basureros. - Se hace necesario disponer de 3 contenedores basura (1000 lts c/u); 1 compactador para contenedores (1000 lts); 1 contenedor para reciclaje de vidrio (1000 lts); 1 contenedor para reciclaje de cartón (1000 lts) y 1 contenedor para reciclaje de botellas (700 lts).
Vialidad interior	Estacionamientos vehiculares con capacidad para 111 calzos.	-Aumento a 134 estacionamientos (23 nuevos calzos) y readecuación de vialidad interior, es decir un 20% más de estacionamientos vehiculares.

- Cabe indicar que las nuevas instalaciones, contemplan la incorporación de sistemas eléctricos, obras de drenaje, climatización, red de control de incendios, sistema de riego, nuevos cercados, entre otras obras complementarias, de modo de permitir la operatividad del Aeródromo.

Para la ampliación de la superficie a 4.651 m² se requieren realizar algunas obras de demolición y desarmes de las estructuras existentes en el Edificio Terminal de Pasajeros, las cuales corresponden a (i)radier y pavimentos, alcanzando 253 m³; (ii) muros estructurales, con una superficie de150 m³; (iii) losa de hormigón armado, que alcanza los 131 m³; (iv) tabiquerías, que alcanza una superficie 128 m³; (v) rampa de acceso sur, con 85m³; y, (vi)desarme de estructura de cubierta.

- Se requiere de un nuevo grupo electrógeno de 500KW, que será para un servicio continuo, admitiendo sobrecargas de hasta el 10% durante una hora.

- La habilitación de las nuevas obras tendrá una duración de 18 meses y considera una mano de obra máxima de 238 personas, con una jornada de 8 horas diarias.
- 3. 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 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.
- 4. Que, para efectos de despejar en la especie si el proyecto "Ampliación y mejoramiento área terminal, Aeródromo Pichoy, Valdivia" debe ingresar obligatoriamente al SEIA, corresponde analizar las siguientes tipologías del artículo 3° del RSEIA:

4.1 Según lo dispuesto en la letra e) del artículo 3 del RSEIA, requieren de evaluación de impacto ambiental, en forma previa a su ejecución, los *"Aeropuerto, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopista y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas"*.

Por su parte el su subliteral e.1) del mismo artículo del RSEIA precisa que se entenderá por *"aeropuerto el aeródromo publico que se encuentre habilitado para la salida y la llegada de aeronaves en vuelos internacionales"*.

4.2 Según lo dispuesto en la letra o) del artículo 3 del RSEIA, requieren de evaluación de impacto ambiental, en forma previa a su ejecución, los *"Proyectos de saneamiento ambiental, tales como sistemas de alcantarillado y agua potable, plantas de tratamiento de agua o de residuos sólidos de origen domiciliario, rellenos sanitarios, emisarios submarinos, sistemas de tratamiento y disposición de residuos industriales líquidos o sólidos."*

Se entenderá por proyectos de saneamiento ambiental al conjunto de obras servicios, técnicas, dispositivos o piezas que correspondan a:

o.1. Sistemas de alcantarillado de aguas servidas que atiendan a una población igual o mayor a diez mil (10.000) habitantes.

o.2. Sistemas de alcantarillado o evacuación de aguas lluvias, cuando se interconecten con redes de alcantarillado de aguas servidas que atiendan a una población igual o mayor a diez mil (10.000) habitantes.

o.3. Sistemas de agua potable que comprendan obras que capten y conduzcan agua desde el lugar de captación hasta su entrega en el inmueble del usuario, considerando los procesos intermedios, y que atiendan a una población igual o mayor a diez mil (10.000) habitantes.

o.4. Plantas de tratamiento de aguas de origen domiciliario, que atiendan a una población igual o mayor a dos mil quinientos (2.500) habitantes.

Finalmente, el literal o) del artículo 3 señala que "[s]e entenderá por tratamiento las actividades en las que se vean modificadas las características químicas y/o biológicas de las aguas o residuos. Quedan excluidas expresamente las actividades relacionadas con la selección, segregación y manipulación de residuos sólidos que no contemplen reacciones químicas ni biológicas en sus procesos."

5. Que, el artículo 2º 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"*, del Oficio Ord. N° 131456/2013, de fecha 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, 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 un 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 o actividad, conforme a lo señalado en el artículo 2º letra g) del RSEIA. En éste se señala que *"[s]e entenderá que un proyecto o actividad sufre cambios de consideración cuando:*

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 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.

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 3º del RSEIA;

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."

6. Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, es posible concluir que el cambio consultado al proyecto **"Ampliación y mejoramiento área terminal, Aeródromo Pichoy, Valdivia"** no constituye un cambio de consideración en los términos definidos por el artículo 2º 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 3º del RSEIA, es posible señalar que:

En cuanto al subliteral e.1) del artículo 3 del RSEIA, el cambio consultado como una obra o acción tendiente a intervenir o complementar el proyecto en operación, no constituye por sí solo un proyecto o actividad listada en el artículo 3º del RSEIA, por cuanto sólo contempla la ampliación del aeródromo actual, de modo de mejorar su operación, pero no considera la habilitación de salida ni llegada de vuelos internacionales, por lo que no se configuran los supuestos de éste subliteral.

En relación a los subliterales o.1), o.2), y o.3) del artículo 3 del RSEIA, es preciso indicar que las modificaciones al Aeródromo Pichoy contemplan la incorporación de sistemas de dotación de agua potable alcantarillado y aguas servidas, para una población máxima de 1.702 persona. Por lo tanto, no se configuran los supuestos de dichos subliterales del artículo 3 del RSEIA.

Por último, en cuanto al subliteral o.4) del artículo 3 del RSEIA, el Proyecto considera la complementación de la planta de tratamiento de aguas servidas, con una capacidad para una población total de 500 habitantes por lo que tampoco se configuran los supuestos del subliteral antes mencionado del artículo 3 del RSEIA.

- (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 presente Reglamento, se puede señalar que:

El Proyecto se inició de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, específicamente el año 1976, no presentando obras o acciones posteriores a la entrada en vigencias de dicho sistema. Por lo tanto, no es aplicable la presente hipótesis.

- (iii) En relación al tercer criterio expuesto, relativo a 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 que:

Este criterio no es aplicable al presente Proyecto, por cuanto no ha sido sometido a evaluación ambiental.

- (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:

Este cuarto criterio no es aplicable al presente Proyecto, por cuanto no ha sido sometido a evaluación ambiental.

7. Que, por ende, es posible concluir que **el Proyecto "Ampliación y mejoramiento área terminal, Aeródromo Pichoy, Valdivia" no corresponde a un cambio de consideración** del actual Aeródromo Pichoy, 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. Por lo tanto, no se requiere que el Proyecto se someta obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución.

8. Que, en virtud de lo anterior:

RESUELVO:

1. Que, **el proyecto "Ampliación y mejoramiento área terminal, Aeródromo Pichoy, Valdivia", no requiere ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) de forma obligatoria** en consideración a los antecedentes aportados por el Titular y lo expuesto en los Considerandos de la presente Resolución.
2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por Mariana Concha Mathiesen -Directora General de Obras Públicas - en representación del Ministerio de Obras Públicas, cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad y, en ningún caso, la 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, conforme a lo establecido en su Ley Orgánica, si así correspondiera.

3. Que, en contra de la presente resolución proceden los recursos de reposición y jerárquico establecidos en el artículo 59 de la Ley N° 19.880, dentro del plazo de cinco días contados desde la notificación del presente acto administrativo. 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



Karina Bastidas Torlaschi
Directora Regional
Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Los Ríos


MEHR/ESP/ACHD/achd

Distribución:

- Mariana Concha Mathiesen Directora General de Obras Públicas en representación del Ministerio de Obras Públicas.

C.c.:

- Superintendencia del Medio Ambiente, Región de los Ríos.
- Expediente de pertinencia "Ampliación y mejoramiento área terminal, Aeródromo Pichoy, Valdivia" (5-p-19).
- Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Los Ríos.

ANEXO 6.

Resolución del SEA Resolución Exenta N° 358/2019



ORD. N° 652

ANT: Ord. N° 799 de 13 de Septiembre de 2019 de
DGOP, de Sra. Mariana Concha Mathiesen, Directora
General Dirección General de Obras Públicas

MAT: Notifica Resolución que se pronuncia sobre
Consulta de Pertinencia

Puerto Montt, 23 de septiembre de 2019

A : SRA. MARIANA CONCHA MATHIESEN
DIRECTORA GENERAL
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

DE : DIRECTOR REGIONAL
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL REGIÓN DE LOS LAGOS

De mi consideración:

Por medio de la presente, sírvase encontrar adjunta copia de la Resolución Exenta N° 358 de 23 de septiembre de 2019, del Servicio de Evaluación Ambiental Región de Los Lagos, que se pronuncia sobre Consulta de Pertinencia al proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé" Resolución Exenta N° 548 del 30 de Septiembre de 2008.

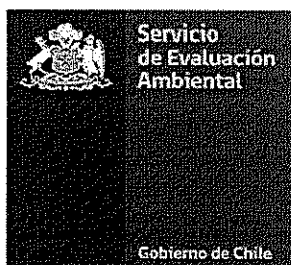
Sin otro particular, saluda atentamente a usted,


ALFREDO WENDT SCHEBELIN
DIRECTOR REGIONAL
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LOS LAGOS

Adj.: Lo indicado

C/c:

- Archivo SEA Región de Los Lagos
- Repositorio de pertinencias



ORD. N° : 651

ANT: Proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé" Resolución Exenta N° 548 del 30 de Septiembre de 2008.

MAT: Notifica Resolución que se pronuncia sobre Consulta de Pertinencia

Puerto Montt, 23 de septiembre de 2019

DE: Alfredo Wendt Scheblein
Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Los Lagos

A: Según distribución

Por medio de la presente, sírvase encontrar adjunta copia de la Resolución Exenta N° 358 de 23 de septiembre de 2019, del Servicio de Evaluación Ambiental Región de Los Lagos, que se pronuncia sobre Consulta de Pertinencia al proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé" Resolución Exenta N° 548 del 30 de Septiembre de 2008.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,


Alfredo Wendt Scheblein
Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Los Lagos

Distribución:

- Superintendencia del Medio Ambiente
- SEREMI MOP Región de Los Lagos
- SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones Región de Los Lagos
- SEREMI de Salud Región de Los Lagos
- SEREMI MINVU Región de Los Lagos
- SEREMI de Agricultura Región de Los Lagos
- CONAF Región de Los Lagos
- SEC Región de Los Lagos

Servicio de Evaluación Ambiental

Región de Los Lagos
Av. Diego Portales N° 2000, Piso 4
Puerto Montt
Fono: (65) 2562000
www.sea.gob.cl

c/c

- Archivo SEA, Región de Los Lagos
- Repositorio de pertinencias

Servicio de Evaluación Ambiental

Región de Los Lagos
Av. Diego Portales N° 2000, Piso 4
Puerto Montt
Fono: (65) 2562000
www.sea.gob.cl

**REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE LOS LAGOS**

**SE PRONUNCIA SOBRE CONSULTA DE PERTINENCIA DE
INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO
AMBIENTAL.**

RESOLUCIÓN EXENTA SEA LOS LAGOS
Nº 358 _____/

Puerto Montt, 23 de septiembre de 2019

VISTOS:

1. Lo dispuesto en la Ley Nº 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente y en el D.S. Nº 40 de 2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Lo dispuesto en la Ley 19.880 del 29 de mayo de 2003 que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado; lo indicado en el dictamen Nº 7.620 de 1 de febrero de 2013, de Contraloría General de la República, y en la Resolución Nº 1600/2008 de la Contraloría General de la República, sobre exención del trámite de toma de razón.
2. Lo dispuesto en los artículos 8 y 10 de la Ley Nº 19.300, de Bases Generales del Medio Ambiente y en los artículos 2, 3 y 26 del D.S. Nº 40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
3. El oficio Ord. Nº 131456 del 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental que "Imparte instrucciones sobre las consultas de pertenencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental".
4. El Decreto Núm. 145 de 12 de agosto de 2019, del MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y TURISMO Subsecretaría de Turismo , que DECLARA ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ.
5. El ORD. D.E. Nº 130844 de 22 de mayo de 2013 , del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, que "Uniforma criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, e instruye sobre la materia".
6. El OF. ORD. No 161081 del 17/08/16 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que complementa Oficio D.E. Nº 130844 de fecha 22 de mayo de 2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental
7. La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé", calificada ambientalmente mediante Resolución Exenta Nº 548 del 30 de Septiembre de 2008 de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la X Región de Los Lagos.
8. La presentación de la Señora Mariana Concha Mathiesen, Directora General de Obras Públicas, en Ord. Nº 799 de fecha 13 de septiembre de 2019, ingresada a SEA Región de Los Lagos el 16 de septiembre de 2019 .

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 8 de la Ley N° 19.300 establece 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 dicha Ley.
2. Que, el artículo 2, letra g), del D.S. N° 40 de 2012 del Ministerio del Medio Ambiente, señala que, se entenderá por *"Modificación de proyecto o actividad: Realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto, de modo tal que este sufra cambios de consideración. Se entenderá que un proyecto o actividad sufre cambios de consideración cuando:*

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".

3. Que, el artículo 26 del D.S. N°40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, dispone que *"Sin perjuicio de las facultades de la Superintendencia para requerir el ingreso de un proyecto o actividad, los proponentes podrán dirigirse al Director Regional o al Director Ejecutivo del Servicio, según corresponda, a fin de solicitar un pronunciamiento sobre si, en base a los antecedentes proporcionados al efecto, un proyecto o actividad debe someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. La respuesta que emita el Servicio deberá ser comunicada a la Superintendencia."*
4. Que, mediante presentación de la Señora Mariana Concha Mathiesen, Directora General de Obras Públicas, en Ord. N° 799 de fecha 13 de septiembre de 2016, ingresada a SEA Región de Los Lagos el 16 de septiembre de 2019, solicita que esta Dirección Regional se pronuncie acerca de si las obras, acciones y medida que plantea al proyecto que indica, constituyen o no cambios de consideración que ameriten que, previo a su ejecución, deban someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
5. Que, en Ord. 799 de fecha 13 de septiembre de 2019, ingresada a SEA Región de Los Lagos el 16 de septiembre de 2019, la Señora Mariana Concha Mathiesen, Directora General de Obras Públicas, sostiene que al proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé" Resolución Exenta N° 548 del 30 de Septiembre de 2008, se le pretende introducir los siguientes cambios:

" AMPLIACIÓN ÁREA TERMINAL AERÓDROMO DE MOCOPULLI, CHILOÉ"

Se incorpora una ampliación de éste mediante una estructura basada en columnas y muros de hormigón armado y Cubierta de vigas laminadas de madera. La superficie total aproximada

corresponderá a de 4.991 m² (1° nivel 3.365 m² + 2° nivel 1.626 m²). Se aumenta capacidad a 292 pasajeros. La remodelación dentro del área de embarque considera el rediseño de 100 m², contemplando una exclusiva de salida, ampliación sala de embarque, baño sala de embarque, nueva sala personal AVSEC.

El Proyecto de instalaciones de domiciliarias de agua potable del Área Terminal de Mocopulli considera la extensión de red exterior de AP existente y el diseño de la red interior de AP del Edificio Terminal. El sistema actual abastecería la proyección de la demanda para una dotación de 77 funcionarios y 292 pasajeros en su máxima demanda.

Se adecua la subestación eléctrica actual de baja tensión con el fin de aumentar potencia del empalme y transformador de potencia y el diseño de una nueva edificación que complementa a la subestación eléctrica existente, para alojar nuevos tableros, grupo electrógeno y equipamientos asociados.

Se ampliará el área de estacionamiento, que incluirá áreas para uso público, transporte público (buses, minibuses, taxis) y un área de estacionamientos de servicios. Dicha área se ampliará hacia el sur con el objeto de añadir 38 espacios de estacionamiento adicionales a los existentes llegando a un total de 192 estacionamientos.

Manejo de aguas lluvias:

Se agregaron alcantarillas que permiten la descarga de efluentes mediante atraviesos bajo calzadas y aceras. Se consideraron cotas de rasante, bombeos y pendientes para el diseño de las alcantarillas suponiendo escurrimiento gravitacional llevándolo fuera de las zonas a proteger.

El proyecto de saneamiento de aguas lluvias consideró los siguientes elementos:

Canaleta rejilla de alta resistencia, canaleta hormigón, bajada de agua y barbacanas de acero. Las barbacanas fueron utilizadas para evacuar las aguas lluvias en sentido transversal de la calzada en el tramo del Eje 1 frente al Edificio Terminal de Pasajeros para sacarla bajo la acera poniente proyectada hacia el canal proyectado, ya que en ese tramo el Eje 1 tiene pendiente nula, por lo que el agua sólo puede escurrir en sentido transversal. Se modificará el foso revestido existente que se emplaza al costado poniente y paralelo a la calzada existente. Como ésta se desplazó hacia el poniente, se proyectó un nuevo canal paralelo a la calzada proyectada el que se empalma al existente en el metraje 283. El foso existente que quedó bajo la calzada proyectada, se deberá demoler y rellenar según especificaciones técnicas. Las obras como medio de saneamiento y drenaje proyectados en esta etapa del proyecto descargan sus aguas al Foso de tierra existentes N°4 al Oeste del Estacionamiento. Para el proyecto de saneamiento de aguas lluvias del Área Terminal Aeródromo de Mocopulli, se proyectaron bajadas de aguas lluvias desde la techumbre del edificio, que descargan a cámaras de inspección, las cuales a su vez descargan al canal de aguas lluvias (existente y proyectado), ubicado al lado poniente del edificio Terminal de Pasajeros, el que a su vez descarga en el Foso N°4 existente.

La planta de tratamiento de aguas servidas del aeródromo cuenta con aprobación sanitaria a través de la resolución provincial de Chiloé N°36 del 10 de enero del 2013, la que señala la autorización de funcionamiento del sistema particular de abastecimiento de agua potable y tratamiento de aguas servidas domésticas del aeródromo Isla de Chiloé, la cual cuenta con capacidad más que suficiente, por lo que se mantiene la misma.

6. Que, las tipologías respecto de las cuales cabría analizar la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, para la ejecución de la actividad "AMPLIACIÓN ÁREA TERMINAL AERÓDROMO DE MOCOPULLI, CHILOÉ" conforme a sus características, son aquellas indicadas en las letras e) respectivamente e.1) y p) del artículo 3° del D.S. 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (REGLAMENTO DEL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL), es decir: e.1. "Se entenderá por aeropuerto el aeródromo público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales" y p) "Ejecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuarios 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".

7. Que , la MINUTA TÉCNICA en ORD. D.E. N° 130844 de 22 de mayo de 2013 , del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental que “Uniforma criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, e instruye sobre la materia”, indica en punto 2.2 sobre Ejecución de obras, programas o actividades, en tercer y cuarto inciso:

Si se aplicara sin mayor criterio la referida letra p), cualquier "obra", "programa" o "actividad", sin importar su magnitud o sus efectos, debería someterse a calificación ambiental. Sin embargo, parece del todo ilógico e inoficioso que se sometan al SEIA iniciativas tales como la instalación de semáforos en una zona típica, la señalización de circuitos turísticos en un parque nacional, el cambio de puertas en un monumento histórico, u otras obras o actividades de menor envergadura o las obras, programas o actividades que estén contemplados en el plan de manejo de la respectiva área bajo protección oficial, y que por lo mismo, no son susceptible de causar impacto ambiental.

De acuerdo a lo anterior, cuando se contemple ejecutar una "obra", "programa" o "actividad" en un área bajo protección oficial, debe necesariamente aplicarse un criterio para determinar si se justifica que dicha "obra", "programa" o "actividad" deba obtener una calificación ambiental. En particular, debe considerarse la envergadura y los potenciales impactos del proyecto o actividad, la relación al objeto de protección de la respectiva área, de manera que el sometimiento al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental tenga sentido y reporte beneficios concretos en términos de prevención de impactos ambientales adversos.

8. Que , el OF. ORD. No 161081 del 17/08/16 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental en su punto 8 indica “ En este sentido, el citado Dictamen N°48.164 dispone que *"Con todo, cabe aclarar que la sola circunstancia de que un proyecto se desarrolle en una de las áreas previstas en el referido literal p) no basta para sostener que aquel obligatoriamente debe ingresar al SEIA, pues el artículo 10 de la ley N° 19.300 exige, además, que se trate de proyectos o actividades "susceptibles de causar impacto ambiental".*
- En relación con lo anterior, cumple hacer presente que de acuerdo con la historia de la ley N° 19.300, esa iniciativa legal "Tampoco pretende que todos los proyectos, de cualquier naturaleza y envergadura, estén sometidos al sistema de evaluación de impacto ambiental" (Mensaje Presidencial N° 387-324, de 14 de septiembre de 1992).*
- A su vez, durante la discusión parlamentaria del proyecto de dicha ley y al hacerse alusión al principio de gradualismo que subyace en tal iniciativa, se expuso, en igual orden de ideas, que "aplicar gradualmente los estándares ambientales supone no exigirlos en su máxima intensidad en forma inmediata, ni someter todas las actividades del país, sin importar su tamaño, a los procedimientos establecidos en el sistema de evaluación de impacto ambiental, a riesgo de producir un detrimento significativo en la actividad económica".*
- Así entonces, cabe sostener que no todo proyecto o actividad que se pretende ejecutar en un área que se encuentra bajo protección oficial debe necesariamente ser sometida al SEIA, sino solo aquellos que resultan relevantes desde el punto de vista del impacto ambiental que son susceptibles de provocar" (énfasis agregado)."*
9. De los antecedentes expuestos las obras, acciones o medidas que plantea ejecutar no tipifican en sus características a aquellas contenidas en el literal e.1) de Artículo 3 del D.S. 40/2012 (Ministerio del Medio Ambiente) de proyectos o actividades que deben someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
10. De los antecedentes expuestos las obras, acciones o medidas que plantea ejecutar y descritas en el considerando 5 no tipifican en sus características a aquellas contenidas en el literal g.1 del artículo 2 de D.S. N° 40 de 2012 del Ministerio del Medio Ambiente.
9. Que el Decreto Núm. 145 de 12 de agosto de 2019, del MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y TURISMO Subsecretaría de Turismo , que DECLARA ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ, en sus considerando quinto y sexto indica “Que, el Plan de Acción propuesto por la parte solicitante identifica como condiciones especiales para la atracción turística, es decir, motivadores del flujo de visitantes a: las Iglesias declaradas Patrimonio de la Humanidad por Unesco, las fortificaciones españolas que son Monumentos Nacionales, y la gastronomía y arquitectura chilota” y “ Que, la visión definida en el Plan de Acción propone:

"El destino Archipiélago de Chiloé se posicionará al 2030 entre los 4 destinos de jerarquía internacional del país, siendo reconocido por la identidad de su gente, la biodiversidad de su territorio y su patrimonio material e inmaterial. Su motor de desarrollo se sustenta en la sostenibilidad de los recursos que hacen de la zona un destino turístico consolidado, valorando sus atractivos, gastronomía y excelencia en sus servicios turísticos".

10. Que, si bien el proyecto " AMPLIACIÓN ÁREA TERMINAL AERÓDROMO DE MOCOPULLI, CHILOÉ " podría constituir por sí sola un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del D.S 40/2012, específicamente el literal p del D.S. 40/20012, esta significa una actividad que complementa , así como como igualmente incorpora mejoramiento de carácter esencial a un proyecto calificado ambientalmente, ya ejecutado y en etapa de operación .
11. Según criterio establecido en el ORD. D.E. N° 130844 de 22 de mayo de 2013 , del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental que "Uniforma criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, e instruye sobre la materia", la AMPLIACIÓN ÁREA TERMINAL AERÓDROMO DE MOCOPULLI, CHILOÉ, significa una actividad de menor envergadura que no es susceptible de causar impacto ambiental , que no afecta y que no interviene los objetos tangibles e intangibles identificados como condiciones especiales para la atracción turística establecidos en la ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ.
12. Que la incorporación de los cambios propuestos estarían dentro del área de influencia considerada en la evaluación ambiental realizada en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé" Resolución Exenta N° 548 del 30 de Septiembre de 2008.
13. Las medidas tendientes a intervenir el proyecto o actividad no modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad considerados en la evaluación ambiental realizada en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé" Resolución Exenta N° 548 del 30 de Septiembre de 2008.
14. Que las medidas no generarían de forma significativa nuevas emisiones, efluentes o residuos, tanto desde la perspectiva que no considera aumento en la cantidad, como en el cambio de sus características o calidad, así como de igual forma no consideraría un incremento en insumos o materias primas que reportan un aumento sustantivo en utilización de recursos naturales considerados en la evaluación ambiental realizada en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé" Resolución Exenta N° 548 del 30 de Septiembre de 2008.
15. Que, el presente acto no es susceptible de modificar, aclarar, restringir o ampliar la Resolución de Calificación Ambiental relacionada con el proyecto o actividad original, ni tampoco tiene el mérito de resolver la evaluación ambiental de una modificación al mismo, sino tan solo determina que los cambios a que se refiere la consulta no deben ser sometidos necesariamente a evaluación de impacto ambiental, por no ser de consideración.
16. Que este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por la Señora Mariana Concha Mathiesen, Directora General de Obras Públicas, cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad y en ningún caso lo exime del cumplimiento de la normativa ambiental aplicable, 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.
17. Que, se entiende formar parte de la presente resolución, todos los antecedentes expuestos y acompañados por la Señora Mariana Concha Mathiesen, Directora General de Obras Públicas, en Ord. DGOP N° 799 de fecha 13 de septiembre de 2019, ingresada a SEA Región de

Los Lagos el 16 de septiembre de 2019, disponibles en el Sistema Pertinencia, al que se accede a través del sitio web www.sea.gob.cl.

SE RESUELVE:

1. Que las obras, acciones y medidas descritas por la Señora Mariana Concha Mathiesen, Directora General de Obras Públicas, en el Considerando 5 de la presente Resolución, no constituye una modificación al proyecto "Proyecto Nuevo Aeródromo Isla De Chiloé" Resolución Exenta N° 548 del 30 de Septiembre de 2008. Por lo tanto, su ejecución no requiere que en forma previa sean sometidas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
2. El presente acto es susceptible de ser impugnado mediante los recursos de reposición y/o jerárquico, regulados en el artículo 59 de la Ley N° 19.880 que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado, recursos que deberán interponerse dentro de los 5 días siguientes a la notificación del acto.
3. Comuníquese a los Órganos del Estado con competencias ambientales que participaron en la evaluación de impacto ambiental del proyecto y a la Superintendencia del Medio Ambiente para que ésta ejerza su competencia.

Anótese, notifíquese por carta certificada al Titular del proyecto y Comité Técnico, y Archívese.


ALFREDO WENDT SCHEBLEIN
Director Regional
Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Los Lagos

Distribución:

- Superintendencia del Medio Ambiente
- SEREMI MOP Región de Los Lagos
- SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones Región de Los Lagos
- SEREMI de Salud Región de Los Lagos
- SEREMI MINVU Región de Los Lagos
- SEREMI de Agricultura Región de Los Lagos
- CONAF Región de Los Lagos
- SEC Región de Los Lagos

c/c

- Repositorio Pertinencias
- Archivo SEA Región de Los Lagos.