



OF. ORD.: N°

ANT.: Solicitud pronunciamiento de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3 literales i) y j) de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, sobre proyecto “Astillero Olvol”.

MAT.: Se pronuncia de acuerdo a lo solicitado

PUNTA ARENAS,

**DE : JOSE LUIS RIFFO FIDELI
DIRECTOR REGIONAL
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN DE MAGALLANES Y LA ANTÁRTICA CHILENA**

**A : EMANUEL IBARRA SOTO
FISCAL
SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE**

Mediante el ORD. individualizado en el ANT., recibido por correo electrónico a través de oficina de partes, con fecha 30 de julio de 2021, se ha solicitado pronunciamiento al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena (en adelante, “SEA”), en torno a si, el proyecto “Astillero Olvol” (en adelante “el Proyecto”) de Logística y Servicios Ltda. (en adelante, “el Titular”), debió someterse a evaluación previa de su impacto ambiental, por configurar lo dispuesto en el literal f.3 del artículo 3º del Reglamento del SEIA, requiriendo al SEA realizar análisis de pertinencia respecto al literal indicado, y complementarlo con todos los antecedentes que estime pertinentes, atendiendo sus competencias como administrador del SEIA.

Lo anterior, teniendo en consideración el Informe de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante “SMA”) de Fiscalización Ambiental DFZ-2021-380-XII-SRCA, Unidad Fiscalizable Astillero Olvol, y el Procedimiento Administrativo de la SMA Rol REQ-031-2021.

I. ANTECEDENTES GENERALES

1. Con fecha 19 de febrero de 2021, ingresó denuncia electrónica a la SMA, informando lo siguiente: *“[...] en horarios laborales entre las 10:00 y las 18:00 horas he observado con gran preocupación como los trabajos que realizan algunas empresas en el km 7 APP respectivamente de la ruta 9, sector leñadura, debido a que a orilla de playa, varan embarcaciones menores y artefactos navales para realizar trabajos de construcción, mantención y/o reparaciones, tales como granallado, pintado, incluso descarga de aguas sentinas, vale decir, que funcionan como un astillero. Lo anterior es impresentable, puesto que no imagino de qué forma una empresa que presta servicios de mantención a este tipo de embarcaciones y/o artefactos navales, además de construir naves y no contar con una RCA para hacerlo, continua trabajando literalmente a orilla de playa y sobre el agua, afectando el ecosistema del entorno producto de los residuos provenientes tanto del granallado que realizan y la aplicación de pintura epóxica con pistola y compresor que se utiliza para embarcaciones y que decantan en el fondo marino por no tener una evaluación de los daños que realizan al medio ambiente.”*
2. Con fecha 23 de febrero de 2021, ingresó a través de Oficina de Partes de la SMA el Oficio C.P.P.A. ORD. N°12.000/27 de fecha 19 de febrero de 2021, del Capitán de Puerto de Punta Arenas, quien señaló que durante fiscalización realizada al sector Astillero Olvol, ubicado en el kilómetro 7,5 sur, camino a Leñadura, se detectan trabajos que generan desechos industriales y que al ser consultada, la empresa indicó que no posee un plan de deposición de desechos.

II. HECHOS CONSTATADOS POR LA SMA DURANTE EL PROCEDIMIENTO DE FISCALIZACIÓN EN TERRENO

1. Que, de acuerdo a las denuncias individualizadas precedentemente, la SMA realiza visita a terreno con fecha 26 de febrero de 2021, para efectos de fiscalizar los hechos.
2. De los dichos de la Administradora del recinto, sin especificar fechas, señaló que el proyecto opera como un Astillero “hace algunos años”.
3. De los dichos del Jefe de la instalación, se indica que en el área se realizan trabajos de construcción, mantención y reparación de naves/embarcaciones y artefactos navales, especialmente trabajos de cambios de planchas metálicas, soldadura, limpieza de superficies (granallado) y pintura.
4. Con respecto a las instalaciones existentes en el lugar, se constata que el lugar cuenta con:
 - (i) Oficinas administrativas: Se constató la existencia de contenedores metálicos dispuestos en dos niveles. Al respecto, se observó que el nivel superior se encontraba habilitado como oficinas administrativas, en tanto que el nivel inferior como vestidor para los trabajadores.

- (ii) Sala Winche: Se constató la existencia de un winche, el cual de acuerdo a lo señalado por la Prevencionista de Riesgos de la empresa, es utilizado en las labores de varamiento de las naves/embarcaciones y artefactos navales que son ingresados al recinto.
- (iii) Pañol de soldadura: Se constató la existencia de un área destinada principalmente al almacenamiento de soldaduras y discos de corte, los cuales, según lo señalado por la Prevencionista de Riesgos de la empresa, son utilizados en las labores que se desarrollan al interior de la instalación.
- (iv) Bodega de gases: Se observó la existencia de un área techada y cercada con malla metálica, en cuyo interior eran almacenados cilindros de distintos gases utilizados en las faenas desarrolladas en el recinto, entre los cuales, de acuerdo a lo señalado por el Jefe de Prevención de Riesgos de la empresa, se encontraban Argón, Oxígeno y GLP (éste último utilizado para el funcionamiento de las grúas horquilla que operan dentro de la instalación).
- (v) Bodega de Pinturas: Se constató la existencia de un área habilitada como bodega para almacenamiento de las distintas pinturas utilizadas en el recinto, la cual contaba con señalización de seguridad en su exterior. Al exterior de dicho recinto, específicamente a un costado de su acceso, se observó la existencia de distintos recipientes de pintura vacíos y abiertos (6 tinajas y 7 galones), dispuestos directamente sobre el terreno natural. Por otra parte, se constató además al costado poniente de la bodega de pinturas, la presencia de 2 bins de aproximadamente 1 m³ cada uno (a media capacidad de llenado) sin rotulación y dispuestos directamente sobre el terreno natural, los cuales, según indicó el Jefe de la instalación, contenían una mezcla de aguas de sentina de naves/embarcaciones y residuos de faenas de limpieza, lavado de piezas y pintura. Al respecto, cabe señalar que al destapar uno de los bins, se percibió olor característico a diluyente. Asimismo, se observó inmediatamente a un costado de los bins antes descritos la existencia de 3 tambores metálicos de 200 litros sin rotulación y dispuestos directamente sobre el terreno natural, los cuales, según señaló el Jefe de la instalación, contenían aceite hidráulico nuevo (sin utilizar). Al consultar respecto a la existencia de una bodega para el almacenamiento de los residuos peligrosos generados, el Jefe de Prevención de Riesgos, indicó que el recinto no cuenta con ello.
- (vi) Área de acopio de granalla residual: En el área cercana a los talleres mecánico y de soldadura, particularmente a un costado de la orilla de playa, se constató la existencia de un sector donde se mantenía un maxisaco abierto sobre suelo descubierto. Cabe hacer presente que en el suelo circundante al maxisaco se observó la existencia de granalla residual en un radio de aproximadamente 4 metros.
- (vii) Patio de trabajo: Se observó al momento de la inspección que en el recinto se mantenían un total de 6 naves/embarcaciones y 3 artefactos navales (9 en total), además de la realización de trabajos tales como el retiro de motores desde la nave/embarcación (Wile Noe), así como también trabajos de corte y soldadura en el casco de la nave/embarcación (Ben Hur), entre otros. Al consultar respecto al modo de ingreso de las naves/embarcaciones y artefactos navales al patio de trabajo, el Jefe de la instalación, indicó que dicha labor es realizada a través de la carrera o picadero, utilizando para tal efecto un sistema de winche y poleas, así como patines sobre los cuales éstos son montados. Por otro lado, al consultar respecto a la realización de faenas de mantenimiento de pontones utilizados en centros de cultivo de salmones, el profesional anteriormente identificado señaló que ello no es efectuado en el recinto, principalmente debido al alto tonelaje y materialidad de los mismos (base de cemento). Cabe hacer presente que en el patio de trabajo se pudo constatar un sector en el cual se mantenían 3 maxisacos sellados, los cuales, según indicó el Jefe de la instalación, contenían granalla de cobre destinada a ser utilizada en el recinto (granalla nueva).

- (viii) Talleres mecánico y de soldadura: El recinto cuenta con un galpón dividido en diferentes subáreas, pudiéndose observar que una de ellas correspondía específicamente a un taller mecánico compuesto principalmente por fresadoras y tornos, en cuyo interior existía personal realizando labores rutinarias de esmerilado de piezas metálicas. A su vez, se observó también la existencia de otra subárea utilizada como taller de soldadura, en la cual existían diferentes piezas y elementos metálicos, así como herramientas para realizar labores de corte y soldadura, además de la existencia de una máquina plegadora.

III. ANTECEDENTES ACOMPAÑADOS POR LA AUTORIDAD MARITIMA Y POR EL TITULAR.

1. Que, por su parte la SMA del examen del citado Oficio, observa que la Concesión Marítima N°158, otorgada al Astillero Olvol el 25 de febrero de 2014, se encontraría vencida desde el 31 de diciembre de 2018, no estando por tanto regularizada, por lo cual se mantendría en los registros de dicho organismo como una “ocupación ilegal”. Por otra parte, se advierte a través del mismo documento, que la Autoridad Marítima otorgó un plazo de 30 días corridos para iniciar la tramitación de sus permisos, así como de 180 días corridos para finalizar dicho proceso, tras lo cual, en caso de no cumplirse con los plazos establecidos, el organismo no podrá tramitar las solicitudes de su “Astillero”.
2. El titular adjunta copia de “Boletín Estadístico Marítimo – Edición 2020”, en el cual se presenta nómina de “Astilleros menores” autorizados por puerto correspondientes al año 2019, en cuyo detalle se incluye la Maestranza Olvol S.A., consignándose para dicho recinto el desarrollo de actividades de construcción y reparación, así como una capacidad de levante de 200 toneladas.
3. Respecto del listado de naves/embarcaciones asociadas al proyecto, las cuales según lo indicado por el titular habrían ingresado al recinto en el período de análisis comprendido entre enero de 2019 y febrero de 2021, la Capitanía de Puerto de Punta Arenas informó que conforme a sus características, éstas corresponderían únicamente a “naves menores”. Cabe hacer presente que en virtud de lo establecido en el inciso final del artículo 4º del Decreto Ley N°2.222, de 1978 del Ministerio de Defensa Nacional “*son naves mayores aquellas de más de cincuenta toneladas de registro grueso, y naves menores, las de cincuenta o menos toneladas de registro grueso*”.

IV. ANALISIS DE PERTINENCIA DE SOMETER A EVALUACION AMBIENTAL EL PROYECTO “ASTILLERO OLVOL”

1. Que, dado lo solicitado por el organismo fiscalizador, y en base a los antecedentes tenidos a la vista, corresponde a este Servicio, pronunciarse sobre la pertinencia de ingreso del Proyecto al SEIA, resultando necesario recurrir a la normativa aplicable al caso en concreto.
2. Para estos efectos, es necesario citar lo dispuesto en el artículo 10 letra f de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante “la Ley”), que indica; “*Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán*

someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental, son los siguientes”, “f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimo”.

3. En concordancia con lo anterior, el Decreto 40 que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación Ambiental (en adelante, “el Reglamento”), señala en su artículo 3, letra f.3 que; “*Se entenderá por astilleros aquellos sitios o lugares con instalaciones apropiadas y características, donde se construyen o reparan naves o embarcaciones, excluyéndose los varaderos, hangares o diques flotantes.*”
4. Que, resulta a su vez, pertinente atender a lo expuesto por la Resolución DGTM Y MM ORD. N° 12600/469/VRS, que Aprueba la Circular DGTM. Y MM. ORDINARIO N° O-72/013 que “Establece normas sobre construcción, reparación, carenas, condiciones ambientales, normas de seguridad del trabajo, habilitación y funcionamiento de los astilleros y varaderos”. La mencionada resolución define “Astillero” y “Varadero”, de la siguiente manera, se entenderá por Astillero el “*Sitio con construcciones o instalaciones apropiadas y características, donde se construyen o reparan naves o artefactos navales*”. Por su parte, se entenderá por Varadero aquel “*Sitio con construcciones o instalaciones apropiadas y características, o sin ellas, destinado a varar naves para ser resguardadas, reparadas o carenadas*”.
5. Que, así las cosas, corresponde determinar si el Proyecto reúne las características de Astillero, de acuerdo a la normativa en comento, para lo cual, se deberá atender al tipo de actividades que se realizan en el lugar del Proyecto y a la destinación que se le dan a las instalaciones, para establecer si nos encontramos ante un Astillero, que deberá ingresar al SEIA o ante un Varadero que resulta exceptuado de ingreso al SEIA.
6. Que, de la inspección en terreno por parte de la SMA, se determinó que el lugar cuenta con una serie de instalaciones que no se encuentran simplemente destinadas al varamiento de naves o artefactos navales, sino que el lugar contempla instalaciones de carácter industrial, por cuanto, se encuentra equipado con; (i) Taller mecánico, compuesto de fresadoras y torno, donde se esmerilan piezas mecánicas. (ii) Taller de soldadura, donde se disponen herramientas para labores de corte y soldadura, con existencia de maquina plegadora. (iii) Pañol de soldadura, que cuenta con almacenamiento de soldaduras y discos de corte. (iv) Bodega de gases, con Argón, Oxígeno y GLP, así como otras instalaciones, equipos y herramientas, que se detallan en el informe de la SMA y de las cuales se acompañan fotografías.
7. Lo anterior, permite determinar que nos encontramos ante un complejo con funcionamiento y desarrollo de actividades de Astillero, debido a que las instalaciones cuentan con construcciones e instalaciones apropiadas y características, donde se realizan actividades de construcción y reparación de naves o artefactos navales, entre otras labores. En este punto, cabe tener presente que muchas instalaciones marítimas suelen tener varadero y astillero en el mismo lugar, siendo el primero una forma de remolcar las naves o artefactos navales fuera del agua, para proceder a efectuar trabajos en ellos en tierra en el astillero, en este caso, se constatan justamente dichas circunstancias y la existencia de ambas. Que, de los antecedentes aportados por la investigación, se determina que las instalaciones no solo se encuentran destinadas a varar las naves, sino que se

encuentran acondicionadas para efectos de proceder a ejecutar las labores ya comentadas, las que se encuentran en desarrollo y se apreciaron por la fiscalización ocular en terreno.

8. Por su parte, sobre las declaraciones vertidas por los trabajadores del lugar, y sin perjuicio, que corresponden a declaraciones que no han sido realizadas por el representante legal de la empresa. Se acredita que; (i) La Administradora del recinto, reconoce que el Proyecto opera como Astillero. (ii) El Jefe de Instalaciones, reconoce que en el área se realizan actividades y trabajos de construcción, mantención y reparación de naves/embarcaciones y artefactos navales, especialmente trabajos de cambios de planchas metálicas, soldadura, limpieza de superficies (granallado) y pintura.
9. Que, de los antecedentes que constan en el proceso, la Autoridad Marítima, en Oficio C.P.P.A. Ordinario N°12.000/37 de 01 de marzo de 2021, reconoce al Proyecto como Astillero, en el mismo sentido, el Oficio C.P.P.A Ord. N°12.000/45/2021, reconoce al Proyecto como Astillero Menor, definiendo las características de dicho concepto como; *“Aquellas instalaciones que cuente con las características para construir y/o reparar naves hasta 200 de arqueo bruto”* y acompaña tabla de registro de naves, que incluye naves menores. Por su parte, el titular acompaña documento “Nomina de astilleros menores por puerto año 2019”, en el cual consta Maestranza Olvol S.A. que realiza la actividad de construcción y operación, que cuenta con varadero intermarial, con capacidad de levante de 200 ton, donde se realizan trabajos en acero. De lo anterior, y de los antecedentes mencionados, se extrae que en el lugar se reparan y se construyen naves menores.

V. CONCLUSIÓN

1. Que, en virtud de los antecedentes y los argumentos antes expuestos, el proyecto “Astillero Olvol” de Logística y Servicios Ltda. requiere ingresar obligatoriamente al SEIA, en atención a que reúne los requisitos y características contemplados en el artículo 10 letra f de la ley, y en el literal f.3 del artículo 3 del Reglamento.

Sin otro particular le saluda atentamente,

**JOSÉ LUIS RIFFO FIDELI
DIRECTOR REGIONAL
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA**

CPF/ JLR/cpf

Distribución

- Señor Emanuel Ibarra Soto, Fiscal de la Superintendencia de Medio Ambiente

C.C.:

- Oficina de partes, SEA Magallanes

- Superintendencia de Medio Ambiente, región de Magallanes y de la Antártica Chilena

- División Jurídica, SEA

- Archivo