

ORD Nº 2799

ANT.: Informe de Fiscalización Ambiental
DFZ-2021-380-XII-SRCA, Unidad
Fiscalizable Astillero Olvol,
Procedimiento de REQ-031-2021.

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

Santiago, 29 de julio 2021

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

DE: EMANUEL IBARRA SOTO
FISCAL
SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE

Junto con saludar, mediante el presente ORD. se exponen ante Ud. una serie de antecedentes relacionados con la eventual hipótesis de elusión al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”) del proyecto “**Astillero Olvol**” (en adelante, “proyecto”), de **Logística y Servicios Ltda.** (en adelante, “titular”). Lo anterior, a fin de solicitar su pronunciamiento sobre si dicho proyecto 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.

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.

1. Con fecha 19 de febrero de 2021 ingresó una denuncia electrónico, en la cual se informa que:

“[...] 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. Mediante el Oficio ORD. MAG. Nº10 de fecha 25 de febrero de 2021, la Oficina regional de Magallanes de la Superintendencia indicó al denunciante que los antecedentes informados fueron recepcionados, que se le ha asignado el ID 6-XII-2021 y que se dará inicio a las actividades de fiscalización respectivas.

3. Posteriormente, con fecha 23 de febrero de 2021, ingresó a la Oficina de Partes de la Superintendencia el Oficio C.P.P.A. ORD. Nº12.000/27 de fecha 19 de febrero de 2021, del Capitán de Puerto de Punta Arenas, quien señaló que durante la 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.

4. Mediante el Oficio ORD. MAG. Nº9 de fecha 25 de febrero de 2021, la Oficina regional de Magallanes de la Superintendencia, indicó al denunciante que los antecedentes informados fueron recepcionados, que se le ha asignado el ID 7-XII-2021 y que se dará inicio a las actividades de fiscalización respectivas.

5. En atención a las denuncias individualizadas precedentemente, la Superintendencia realizó una visita a terreno con fecha 26 de febrero de 2021 y un análisis documental de información obtenida del titular y de la Capitanía de Puerto de Punta Arenas. Todos estos antecedentes, fueron sistematizados en un Informe de Fiscalización Ambiental DFZ-2021-380-XII-SRCA, del cual se obtiene lo siguiente:

6. En la inspección a terreno, la Administradora del recinto, sin especificar fechas, señaló que el proyecto opera como un Astillero "*hace algunos años*". Luego el Jefe de la instalación, 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.

7. Respecto a las instalaciones existentes, en la inspección a terreno se obtuvo lo siguiente:

- (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.

8. Revisado el Oficio C.P.P.A Ord.N°12.000/37/, emitido con fecha 1 de marzo de 2021 por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas, se 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”.

9. 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.

10. 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 4° 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”*.

II. SOBRE LA CAUSAL DE INGRESO AL SEIA QUE SE CONFIGURARÍA EN LA ESPECIE.

11. Analizados los antecedentes obtenidos de las actividades inspectivas, se concluye que se relaciona con la descripción del proyecto, la tipología señalada en el literal f) del artículo 10 de la Ley N°19.300, en particular lo señalado en el literal f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

12. Al respecto, cabe indicar que el proyecto cuenta con instalaciones apropiadas para la construcción y/o reparación de naves o embarcaciones, ya que cuenta con instalaciones como sala winche, patio de trabajo (incluida la carrera o picadero), talleres mecánico y de soldadura, pañol de soldadura, bodega de gases, bodega de pinturas y oficinas administrativas, entre otras, las cuales permiten la construcción y reparación, tanto de naves o embarcaciones como de artefactos navales.

13. De igual modo, si bien la instalación no posee actualmente los permisos y autorizaciones sectoriales necesarias para su funcionamiento, emitidas por parte de la Autoridad Marítima, se advierte que hasta 2019 se desempeñó como “Astillero Menor”, lo que implica que a dicha fecha contaba con las características para atender naves de hasta 200 de arqueo bruto (o su equivalente 200 TRG), infiriéndose por tanto la posibilidad de recibir naves mayores de 50 TGR.

14. Por otro lado, en la actividad de terreno realizada en el mes de febrero de 2021, se constató que a la fecha el proyecto continúa en operación en similares circunstancias a las autorizadas el año 2019, por tanto a la fecha, continúa con capacidad para construir y reparar naves de hasta 200 TRG.

15. Respecto de las definiciones de “Astillero” y “Varadero”, se encuentran contenidas en la Circular Marítima O-72/013, aprobada mediante Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N°12.600/469/VRS de fecha 27 de agosto de 2004, que “Establece normas sobre construcción, reparación, carenas, condiciones ambientales, normas de seguridad del trabajo, habilitación y funcionamiento de los astilleros y varaderos”, la cual describe un “Astillero” como un *“Sitio o lugar con instalaciones apropiadas y características, donde se construyen o reparan naves o embarcaciones y artefactos*

navales”, en circunstancias que un “Varadero” correspondería a un “Sitio o lugar, con construcciones o sin ellas, donde se varan las embarcaciones para ser reparadas o carenadas”.

16. En la especie, las obras fiscalizadas cumplirían a satisfacción con la definición de astillero, no siendo aplicable la exclusión señalada en la parte final de la tipología en análisis.

17. En consecuencia, dado que el proyecto ha iniciado su ejecución, mientras que no se ha contemplado la calificación de su impacto ambiental ni ha ingresado al SEIA, se concluye que se encontraría en una hipótesis de elusión según lo dispuesto en el artículo 10° literal f) de la Ley N°19.300, especificado en el literal f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

18. Se deja constancia que a este procedimiento administrativo se le ha asignado el **Rol REQ-031-2021**, y puede ser revisado a través de la plataforma web disponible en el Sistema Nacional de Información de Fiscalización Ambiental, en el siguiente hipervínculo: <http://snifa.sma.gob.cl/v2/Resolucion/RequerimientoIngreso>.

19. En atención a lo anteriormente expuesto, y cumpliendo con lo ordenado en el artículo 3°, literal i) y j) de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, **se solicita su pronunciamiento en torno a si, conforme a lo relatado precedentemente, el proyecto “Astillero Olvol” cumplen con lo dispuesto en el literal f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA. En este sentido, se requiere a vuestra autoridad realizar el análisis de pertinencia respecto al literal indicado, y complementarlo con todos los antecedentes que estime pertinentes, atendiendo sus competencias como administrador del SEIA.**

20. Finalmente señalar que cualquier duda que tenga con el presente requerimiento, puede dirigirse al abogado Gustavo Arellano, quien desempeña funciones en el Departamento Jurídico de este organismo al correo electrónico gustavo.arellano@sma.gob.cl.

Sin otro particular, le saluda atentamente,

EMANUEL IBARRA SOTO
FISCAL
SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE

PTB/GAR/

Notificación por correo electrónico:

- Dirección Regional de Magallanes y la Antártica Chilena, Servicio de Evaluación Ambiental, correo electrónico: oficinapartes.sea.magallanes@sea.gob.cl

C.C.:

- Logística y Servicios Limitada, correo electrónico: maestranza@l-s.cl; gerencia@l-s.cl
- Gobernación Marítima de Punta Arenas, correo electrónico: desnavcppta@directemar.cl
- Ignacio Oneil, correo electrónico: ignacio.oneils@gmail.com
- Oficina Regional Magallanes, SMA.
- Fiscal, SMA.
- Departamento Jurídico, Fiscalía, SMA.
- Oficina de Partes y Archivo, SMA.

REQ-031-2021

Expediente ceropapel 18.246/2021



Código: 1627590170728

verificar validez en

<https://www2.esigner.cl:8543/EsignerValidar/verificar.jsp>