

Punta Arenas, 30 de mayo de 2022

Sr.
Cristobal de la Maza Guzmán
Superintendente
Superintendencia del Medio Ambiente
Presente

REF.: Res. Ex. SMA Nº 1774 del 10 de agosto de 2021

MAT.: Cumple lo ordenado

De nuestra consideración,

Miguel Bisso Corrales, cédula nacional de identidad Nº 8.953.525-5, en representación de **EMPRESA SKYSAL S.A.** (en adelante la "Sociedad"), ambos domiciliados para estos efectos en Lautaro Navarro Nº 1066, oficina 303, Punta Arenas, Región de Magallanes, respetuosamente digo:

1. Mediante Resolución Exenta SMA Nº 1774 de 10 de agosto de 2021 ("Res. Ex. Nº 1774"), se solicitó a mi representada indicar el estado actual de operación del proyecto y la remisión de antecedentes que indique el estado actual del proyecto "Puerto Nuevo Seno Skyring".
2. Respecto al estado actual de operación, debo señalar que se cumple con lo establecido en el Resuelvo Tercero de la Res. Ex. Nº 1774, en cuanto a que no se han seguido ejecutando las actividades que habrían eludido el SEIA, esto es, la atención de embarcaciones catalogadas como "naves mayores".
En efecto, se informó a las empresas usuarias, que a contar del 20 de agosto de 2021 las instalaciones sólo atenderían embarcaciones catalogadas como "naves menores" otorgándoles de esta manera un periodo para que puedan ajustar su operación y establecer nuevos puertos para operar.

Se acompaña a esta presentación en Anexo Nº 1, el archivo en formato Excel, titulado "Registro Naves Atendidas", donde se detallan las naves en el puerto para el periodo comprendido para el presente informe, esto es febrero y mayo de 2022.

3. Con el proposito de presentar el estado de avance de las gestiones realizadas por el titular y dentro del plazo establecido, respondemos a su requerimiento establecido en el resuelvo segundo de la Res. Ex. Nº 1774, para lo cual se adjunta informe de avance Nº3; documentación que acredita lo informado junto al cronograma de avance efectivo para el ingreso del proyecto al SEIA.
- 3.1 Informe de avance Nº3, que indica el estado actual de los trabajos asociados a la elaboración de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto. Se acompaña a esta presentación en Anexo Nº2, el archivo titulado "Informe de Avance proyecto Declaracion de Impacto Ambiental Puerto Nuevo, mayo 2022", preparado por Ecosistema.

3.2 Documentos que acreditan lo informado

Se acompaña a esta presentación en Anexo N°3, carpeta titulada "Documentos de Respaldo"

3.3 Cronograma de avance efectivo para el ingreso del proyecto al SEIA.

Se acompaña a esta presentación en Anexo N°4, el archivo en formato Excel, titulado "Carta Gantt Puerto Nuevo versión 6".

Desde ya quedo a su disposición por cualquier duda o consulta respecto del contenido de esta presentación. En caso de ser necesario, nos podrá contactar a los correos electrónicos dfriedli@skysal.cl y mbisso@skysal.cl

Sin otro particular, le saluda atentamente,



Miguel Bisso Corrales
SKYSAL S.A.

INFORME DE AVANCE PROYECTO DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PUERTO NUEVO

MAYO 2022

Se presenta a continuación un informe de avance de los trabajos relacionados con el proyecto de Declaración de Impacto Ambiental Puerto Nuevo, ubicado en Ensenada Moreno, Seno Skyring, comuna de Río Verde.

1. Línea de Base Marina periodo invierno:

Se estableció un diseño de muestreo que abarcara las zonas de operación que mantiene actualmente el sector de Puerto Nuevo y sector de Rampa Sur, totalizando 43 estaciones de muestreo de acuerdo a lo que muestra la siguiente figura:



Figura 1. Área total de muestreo proyecto Puerto Nuevo

Para realizar el muestreo, en el mes de agosto de 2021 se solicitó la autorización correspondiente a la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, la que autorizó la Pesca de Investigación mediante Resolución Exenta N° E-2021-486 de fecha 13 de septiembre de 2021.

El trabajo de terreno correspondiente a la campaña de muestreo para el periodo de invierno del proyecto se llevó a cabo entre los días 01 y 03 de septiembre de 2021.

Una vez obtenidas las muestras de sedimento en las 43 estaciones definidas, se realizó in situ la medición de Potencial Redox y pH en cada una de ellas y posteriormente las muestras fueron enviadas al laboratorio de Ecosistema en Puerto Montt para el análisis del contenido de Materia Orgánica Total, Granulometría, Macrofauna Bentónica y Carbono Orgánico Total.



Figura 2. Detalle estaciones sector Puerto Nuevo



Figura 3. Detalle estaciones sector Rampa Sur

Se realizó el muestreo de sedimento para análisis de contenido de Materia Orgánica Total, Granulometría, Macrofauna Bentónica y Carbono Orgánico Total, pH y Potencial Redox in situ. Los análisis se encuentran terminados. Se muestra a continuación los resultados de estos análisis.

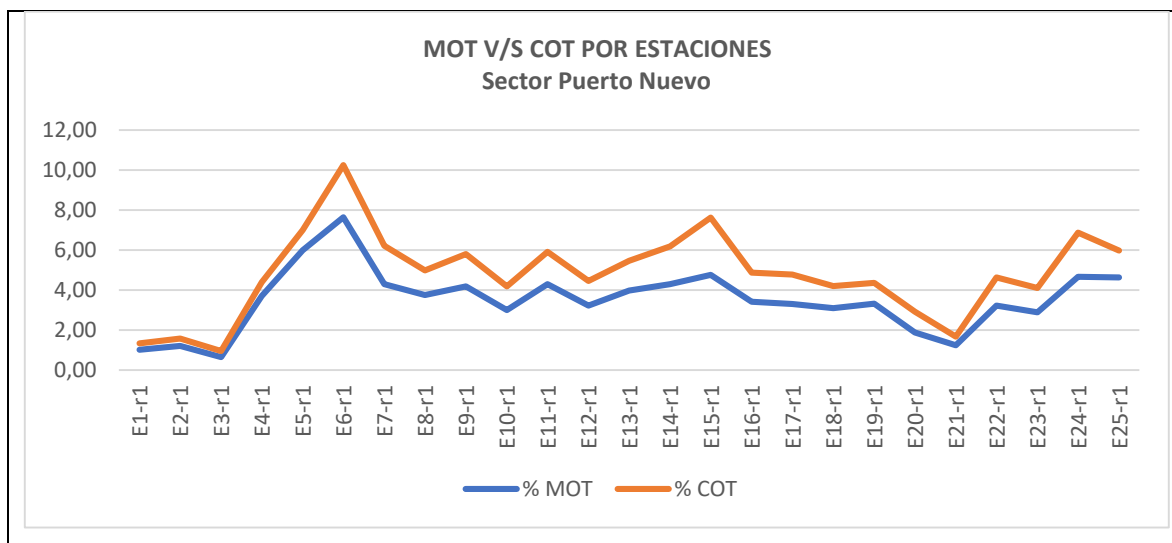


Figura 4. Resultado contenido MOT y COT sector Puerto Nuevo

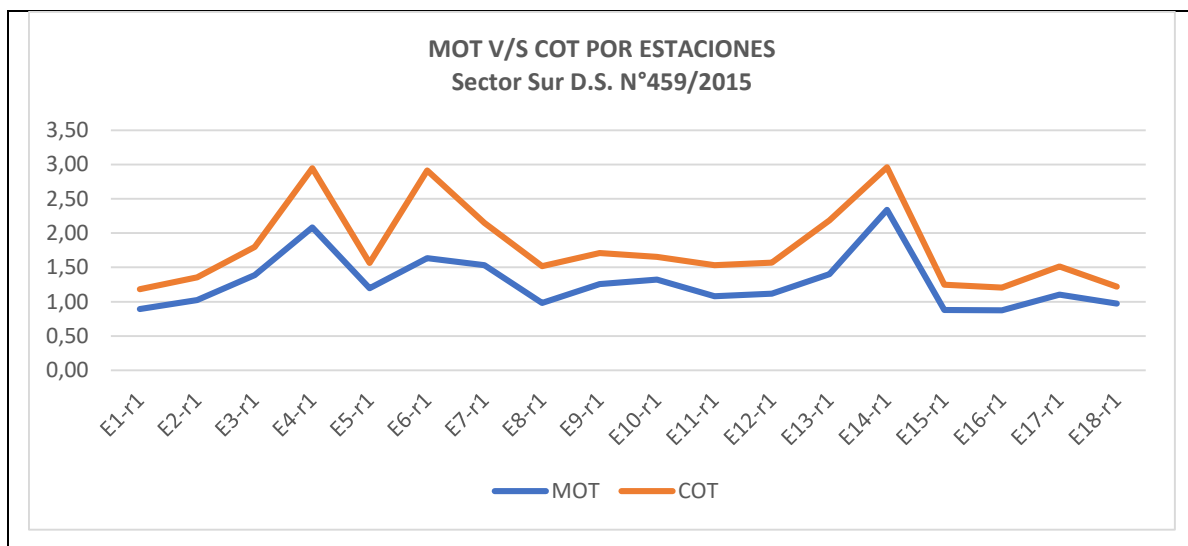


Figura 5. Resultado contenido MOT y COT sector Sur D.S. N° 459/2015

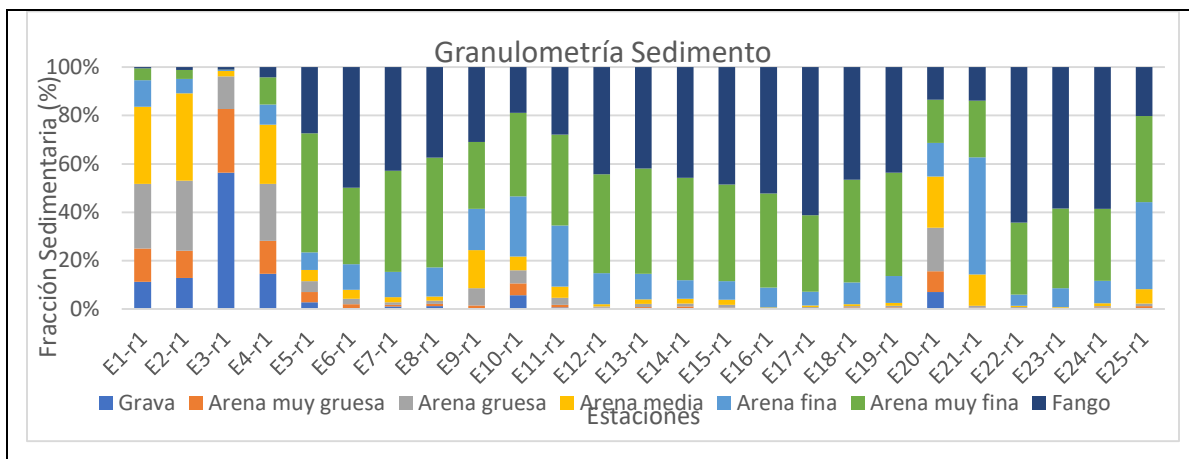


Figura 6. Granulometría sector Puerto Nuevo

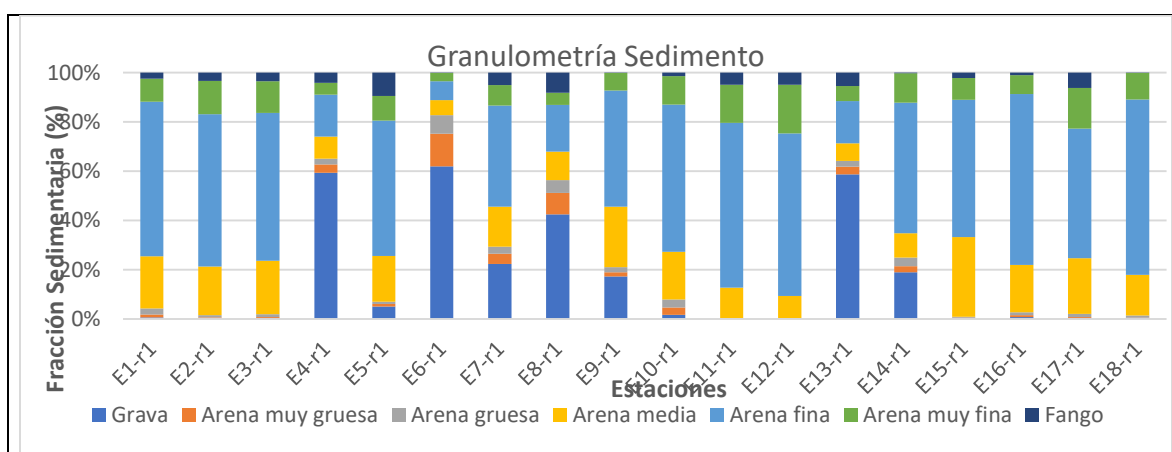


Figura 7. Granulometría sector Sur D.S. N° 459/2015

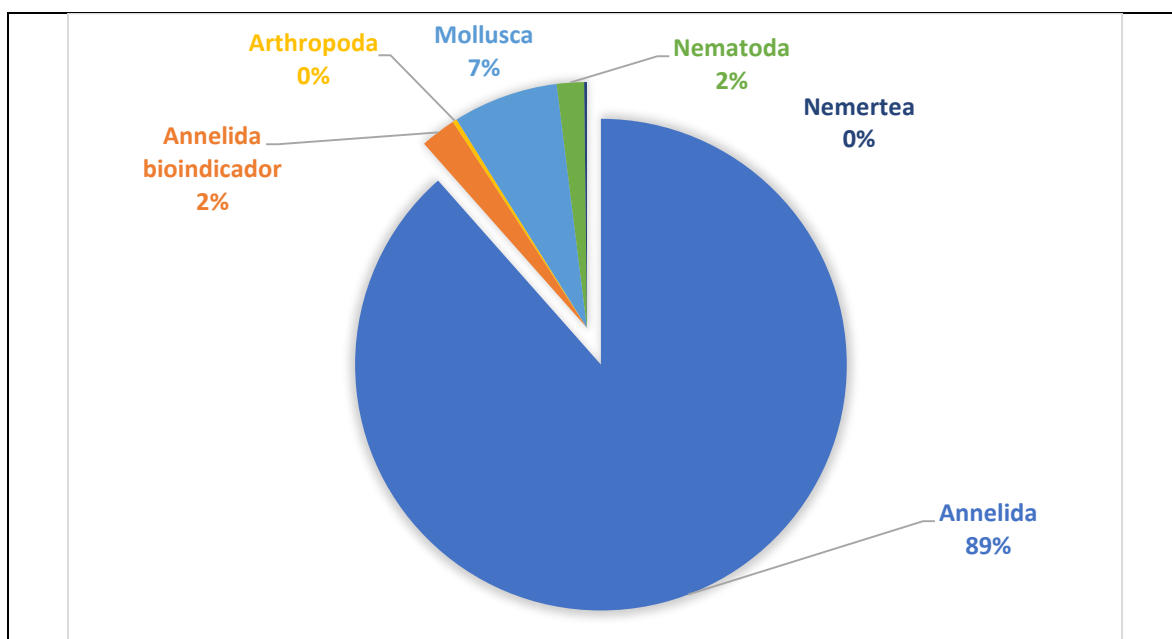


Figura 8. Distribución porcentual Macrofauna sector Puerto Nuevo

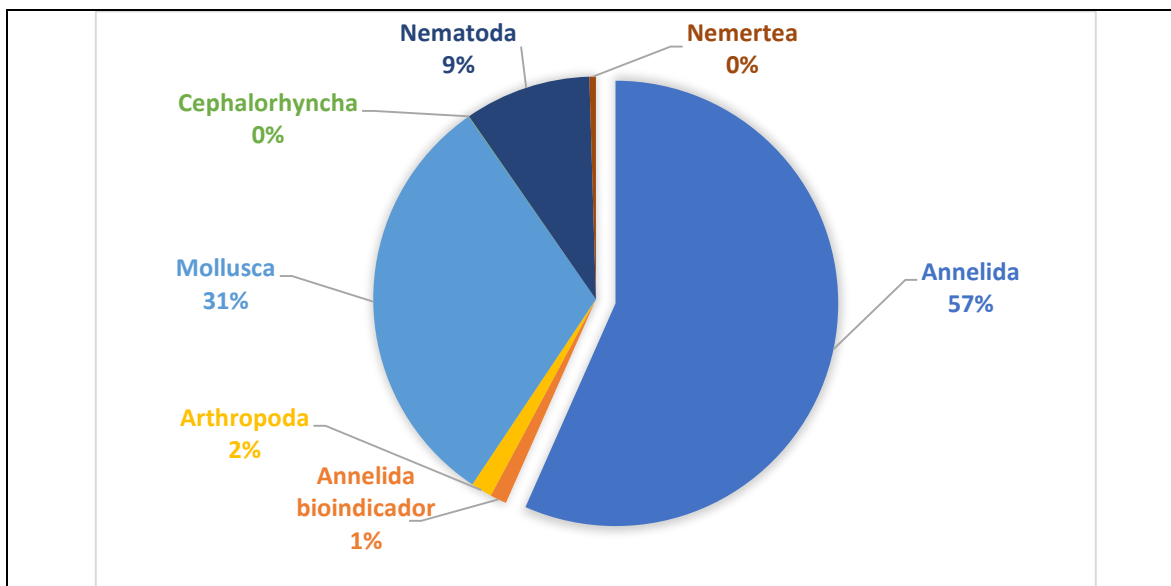


Figura 9. Distribución porcentual Macrofauna sector Sur D.S. N° 459/2015

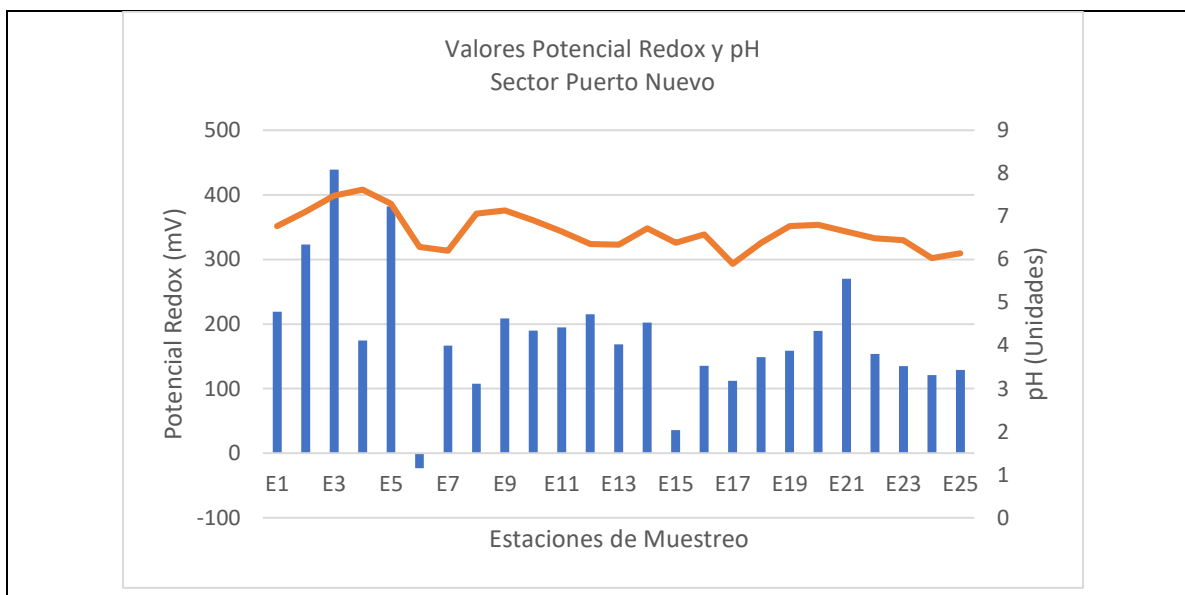


Figura 10. Resultados Potencial Redox y pH sector Puerto Nuevo.

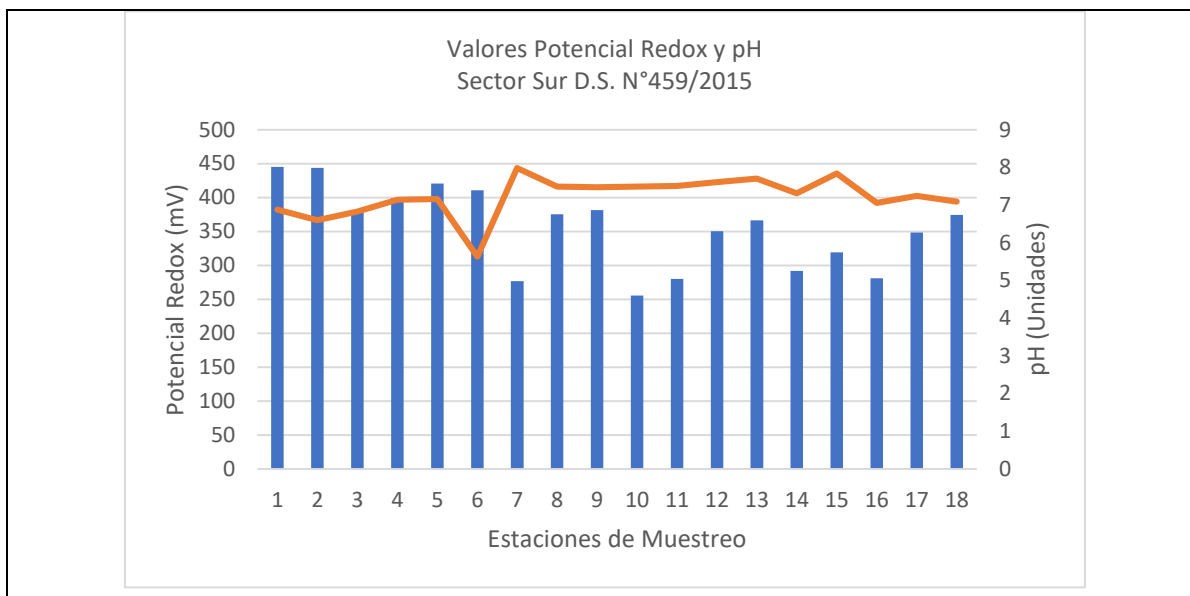


Figura 11. Resultados Potencial Redox y pH sector Sur D.S. N°459/2015.

Además, se midieron 12 perfiles de oxígeno, salinidad y temperatura en la columna de agua los días 01 y 02 de septiembre de 2021. Los informes de muestreo se encuentran terminados. Los registros de oxígeno disuelto y saturación para el área de Puerto Nuevo, muestran concentraciones en torno a 11 mg/l y valores de salinidad en torno a los 17 PSU, evidenciando un cuerpo de agua dulce.

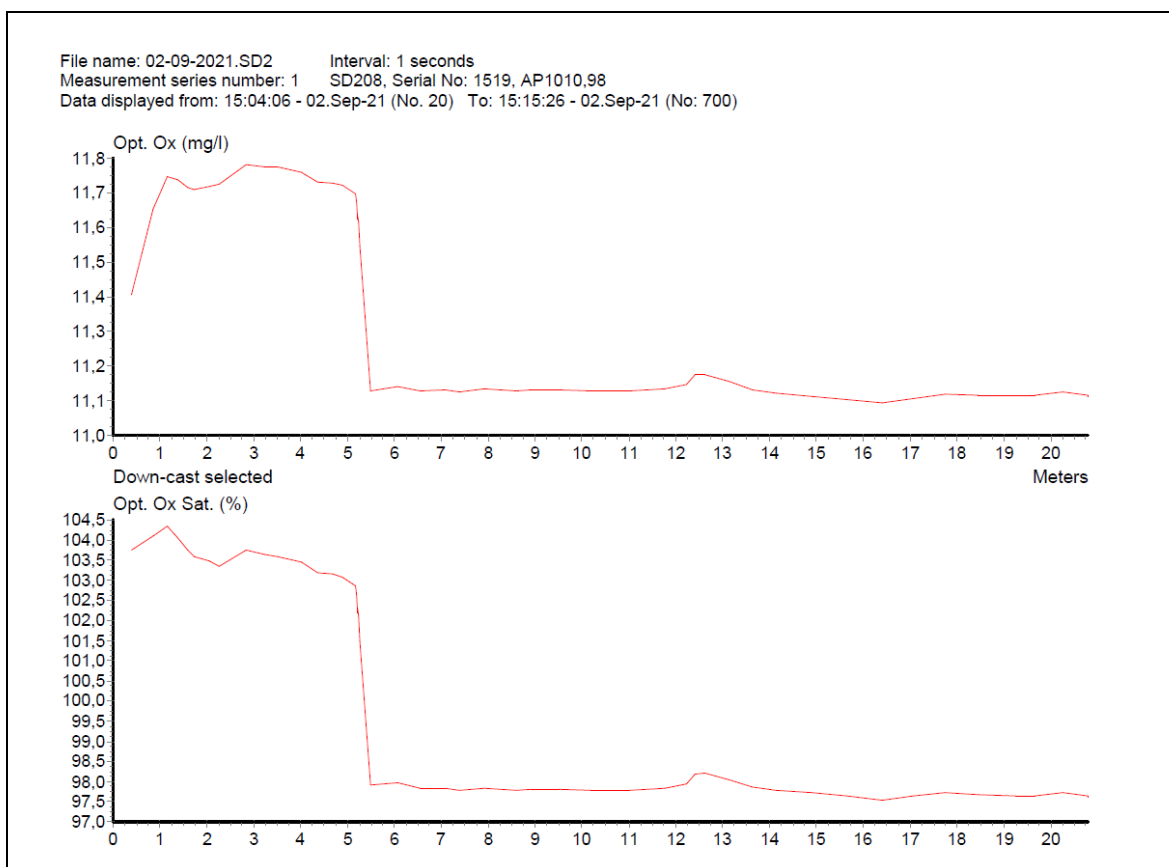


Figura 12. Perfil de oxígeno estación E13 Puerto Nuevo.

File name: 02-09-2021.SD2 Interval: 1 seconds
Measurement series number: 2 SD208, Serial No: 1519, AP1009,70
Data displayed from: 15:21:17 - 02.Sep-21 (No. 720) To: 15:26:43 - 02.Sep-21 (No: 1046)

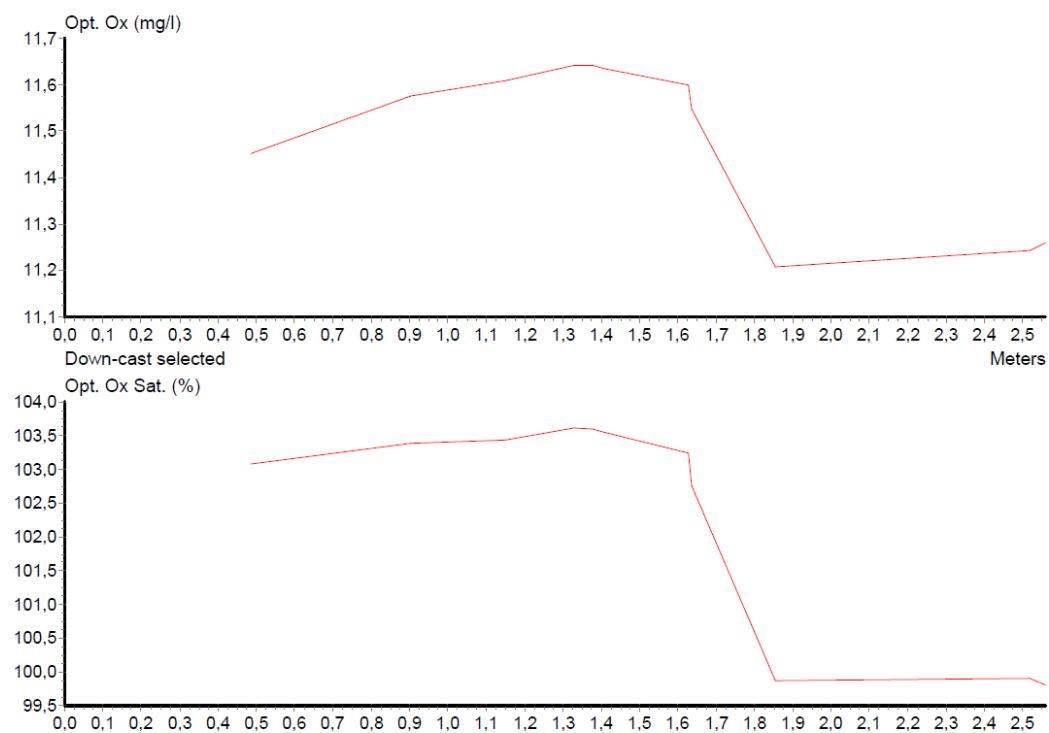


Figura 13. Perfil de oxígeno estación E21 Puerto Nuevo.

File name: 02-09-2021.SD2 Interval: 1 seconds
Measurement series number: 3 SD208, Serial No: 1519, AP1005.10
Data displayed from: 15:29:43 - 02.Sep-21 (No. 1072) To: 15:37:06 - 02.Sep-21 (No: 1515)

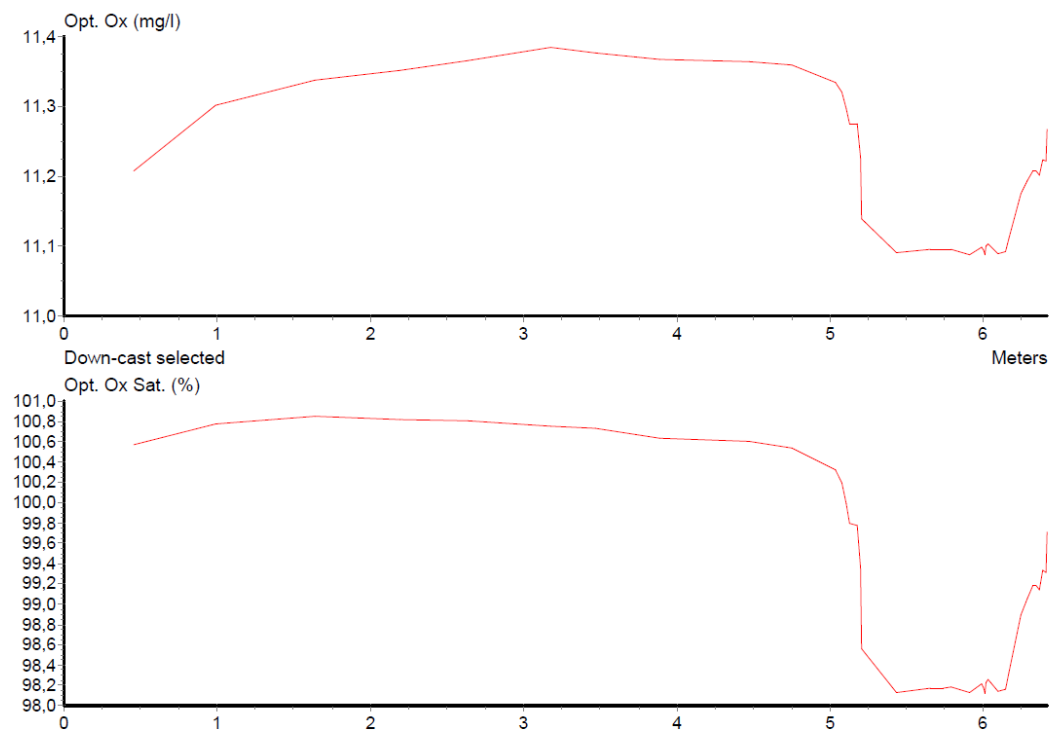


Figura 14. Perfil de oxígeno estación E22 Puerto Nuevo.

File name: 02-09-2021.SD2 Interval: 1 seconds
Measurement series number: 4 SD208, Serial No: 1519, AP1004,28
Data displayed from: 15:41:14 - 02.Sep-21 (No. 1532) To: 15:49:51 - 02.Sep-21 (No: 2049)

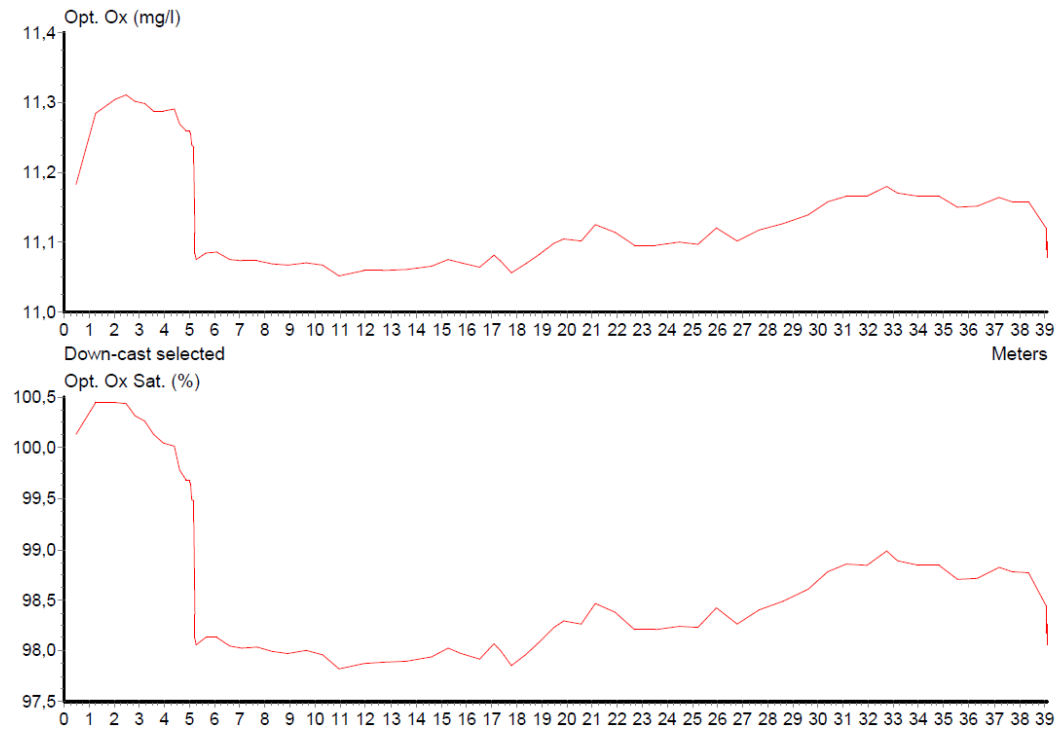


Figura 15. Perfil de oxígeno estación E23 Puerto Nuevo.

File name: 02-09-2021.SD2 Interval: 1 seconds
Measurement series number: 5 SD208, Serial No: 1519, AP1004.49
Data displayed from: 15:53:14 - 02.Sep-21 (No. 2072) To: 16:03:43 - 02.Sep-21 (No: 2701)

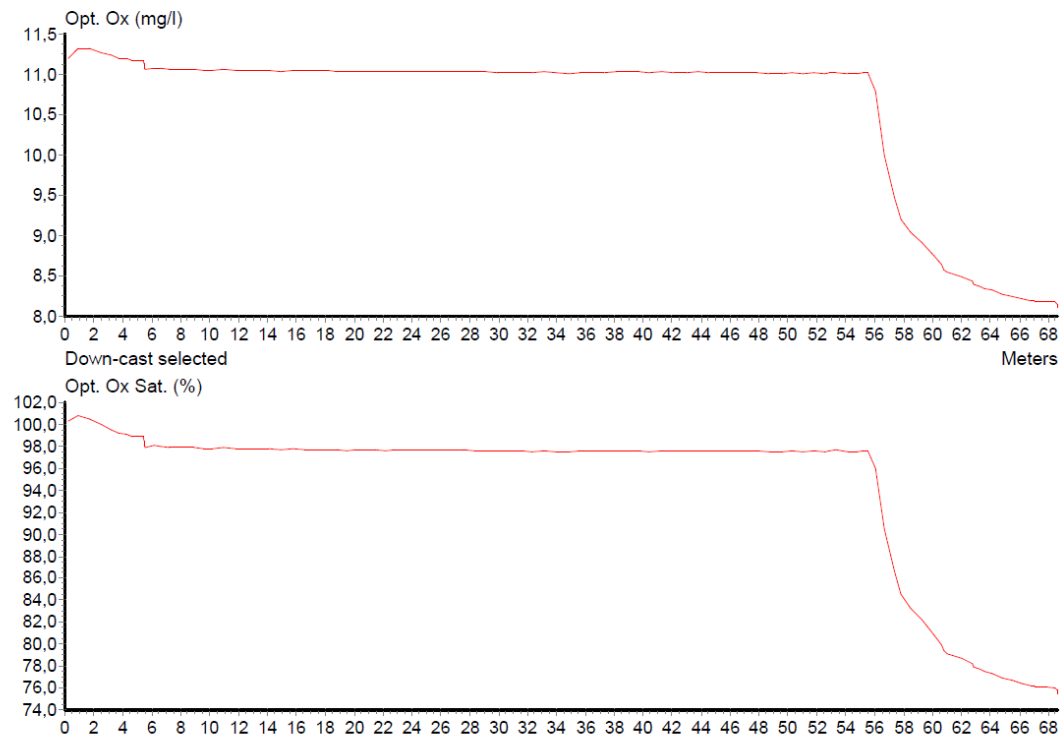


Figura 16. Perfil de oxígeno estación E24 Puerto Nuevo.

File name: 02-09-2021.SD2 Interval: 1 seconds
Measurement series number: 6 SD208, Serial No: 1519, AP1003,91
Data displayed from: 16:07:12 - 02.Sep-21 (No. 2739) To: 16:15:11 - 02.Sep-21 (No: 3218)

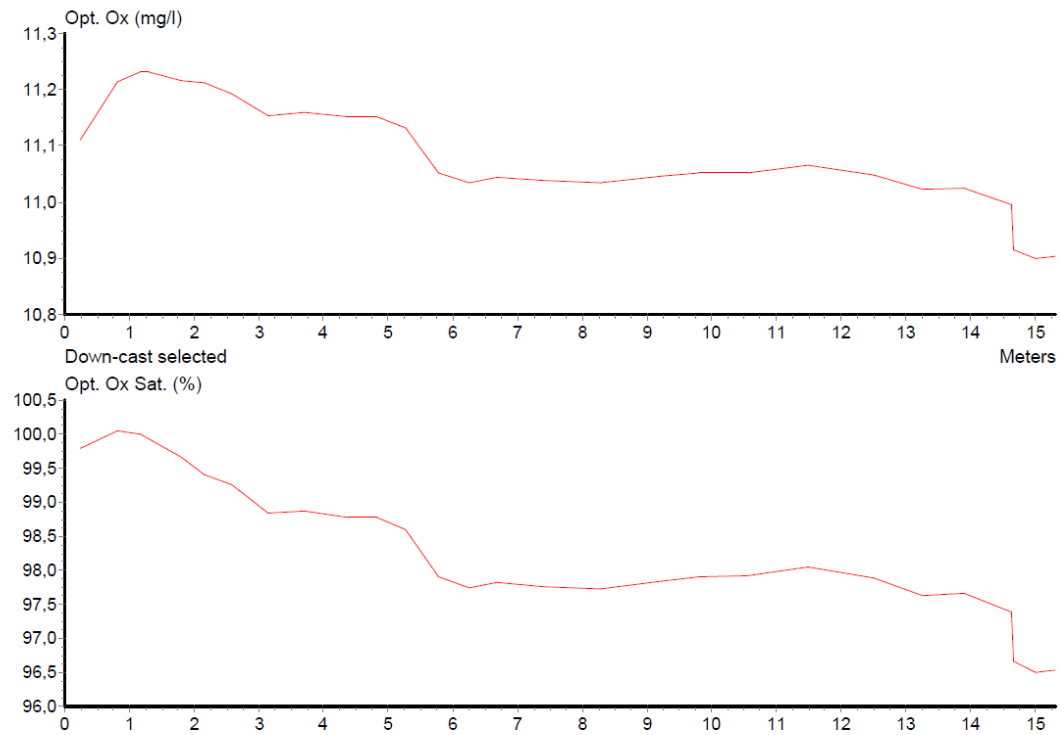


Figura 17. Perfil de oxígeno estación E25 Puerto Nuevo.



Figura 18. Estaciones de muestreo de agua.

Con fecha 20 de septiembre de 2021 se tomaron muestras de agua para análisis de HC fijos, HC volátiles, HC totales, HC aromáticos policíclicos. Se incluyen además Coliformes totales, coliformes fecales, cobre, Aceites y Grasas, Plomo, SAAM y Zinc. Los informes de ensayo con los resultados de estos análisis fueron entregados con fecha 09 de diciembre de 2021. Cabe hacer notar que gran parte de los análisis realizados muestran resultados bajo el límite de detección del método analítico.

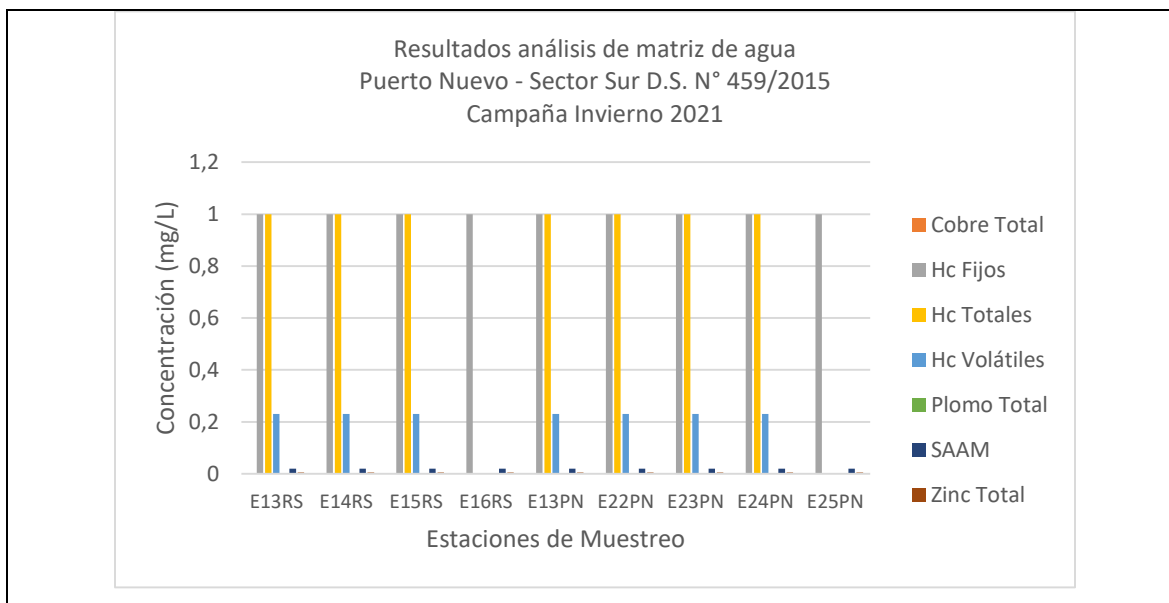


Figura 19. Resultados análisis matriz de agua.

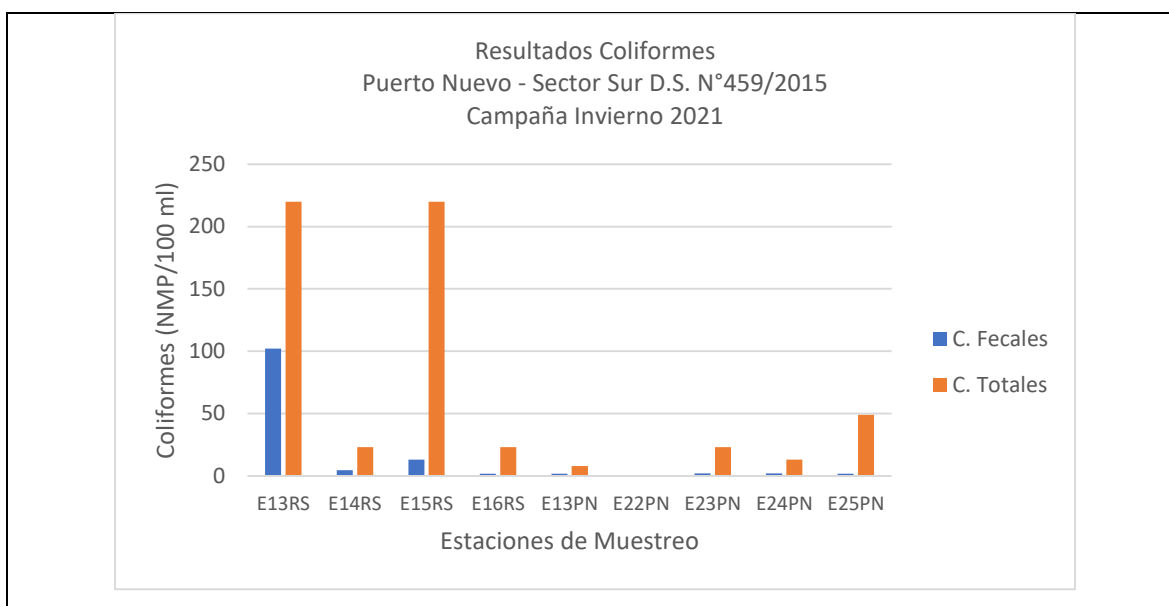


Figura 20. Resultados análisis Coliformes fecales y totales.

Adicionalmente, se realizaron 2 transectas de video submarino en el sector somero del área de operación del puerto y zonas adyacentes para determinar el tipo de sustrato presente e identificar macrobentos presente en el área.

La línea de base marina se complementa con la información disponible de batimetría, corrientes eulerianas y lagrangianas y viento ejecutadas para el proyecto y que se encuentran aprobados por parte del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

2. Línea de Base Marina periodo verano:

La campaña de muestreo de agua, sedimento y perfiles de oxígeno correspondiente al periodo de verano se ejecutó entre los días 04 y 06 de febrero de 2022.

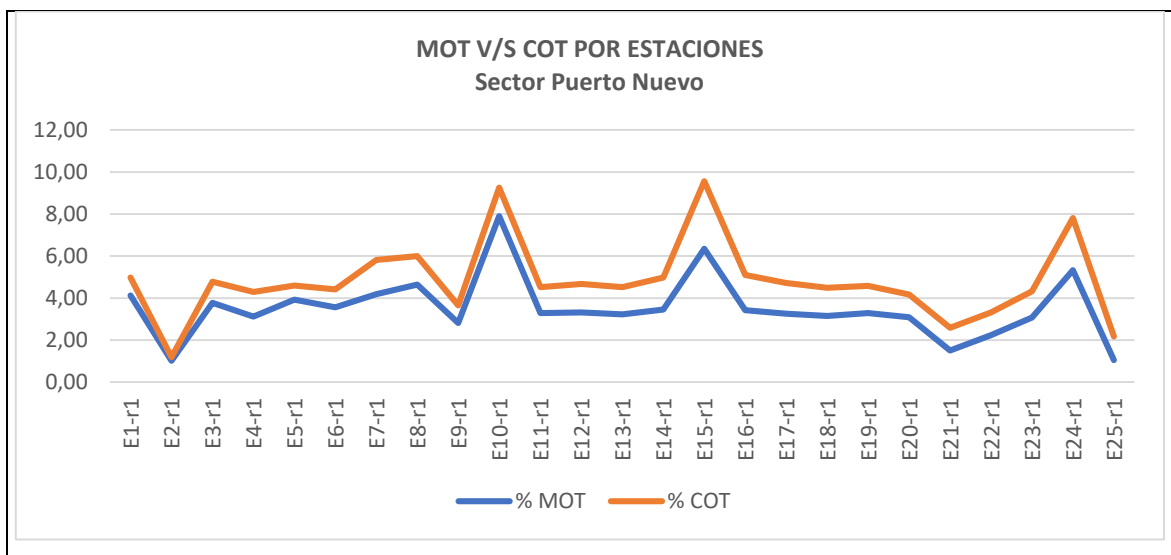


Figura 21. Resultado contenido MOT y COT sector Puerto Nuevo

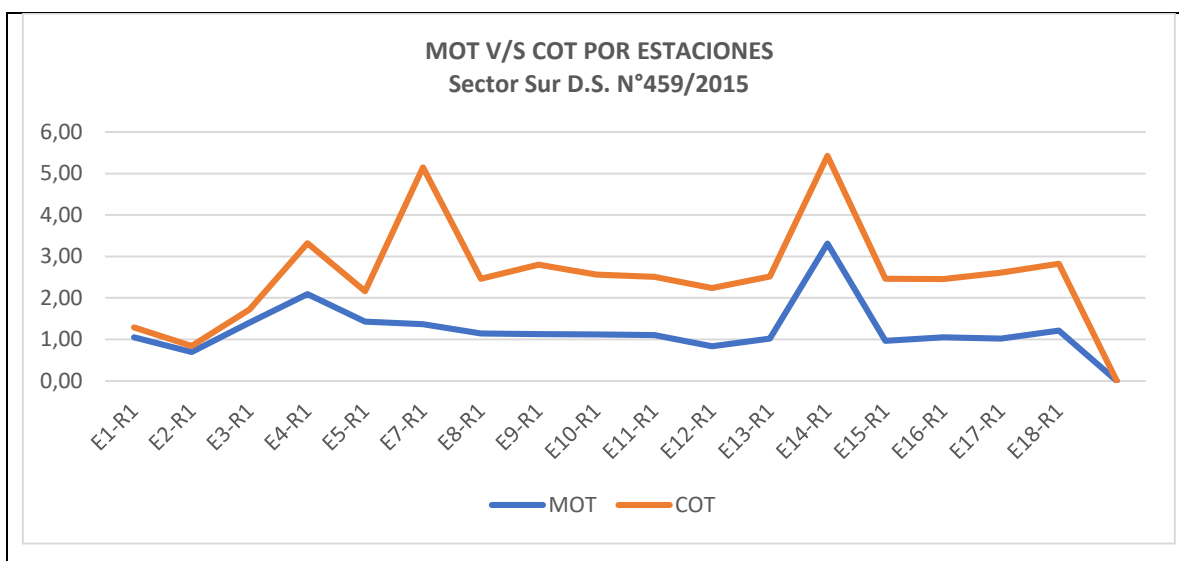


Figura 22. Resultado contenido MOT y COT sector Sur D.S. N° 459/2015

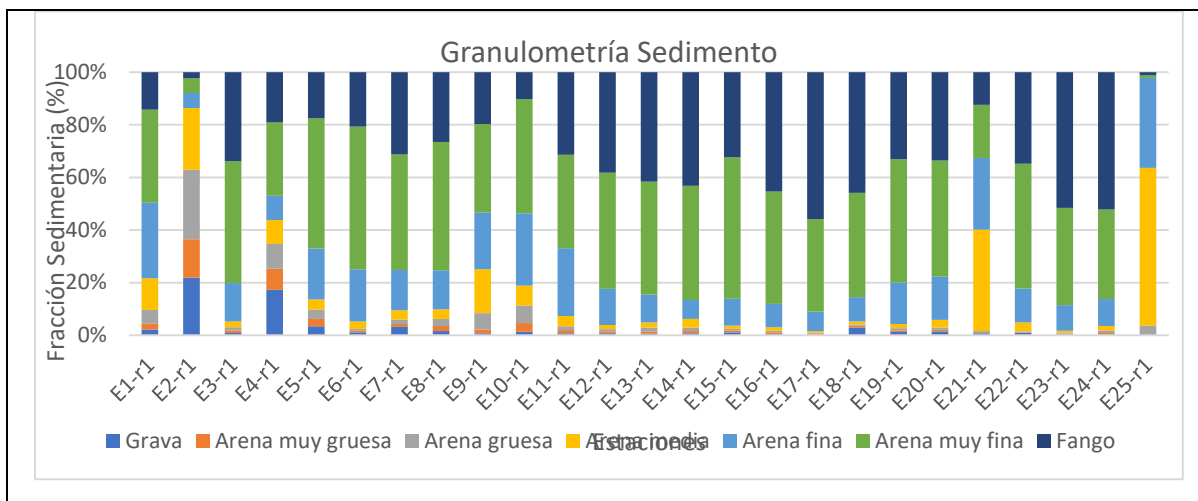


Figura 23. Granulometría sector Puerto Nuevo

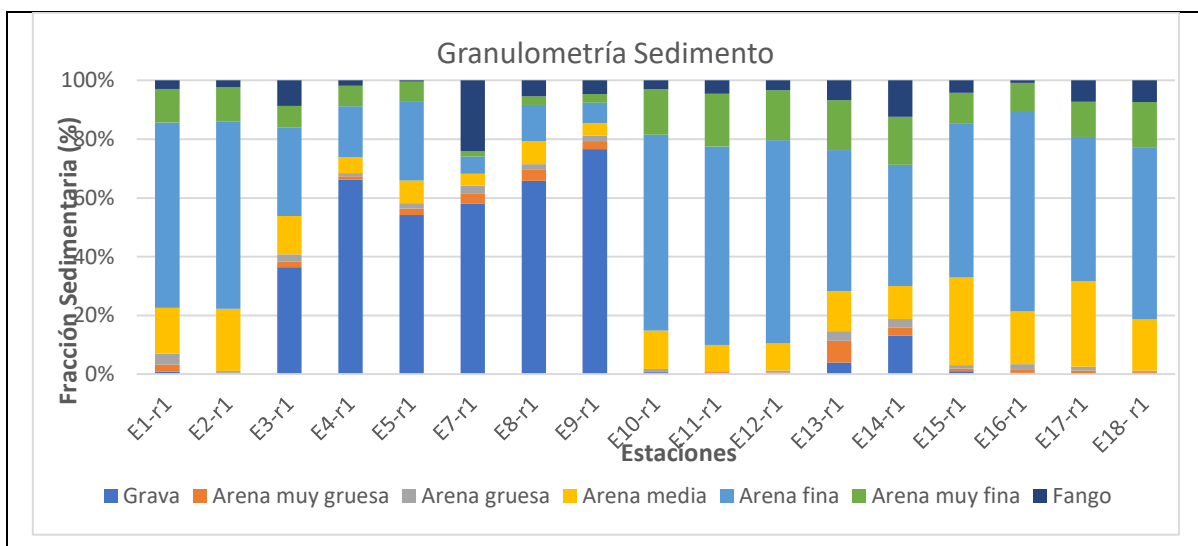


Figura 24. Granulometría sector Sur D.S. N° 459/2015

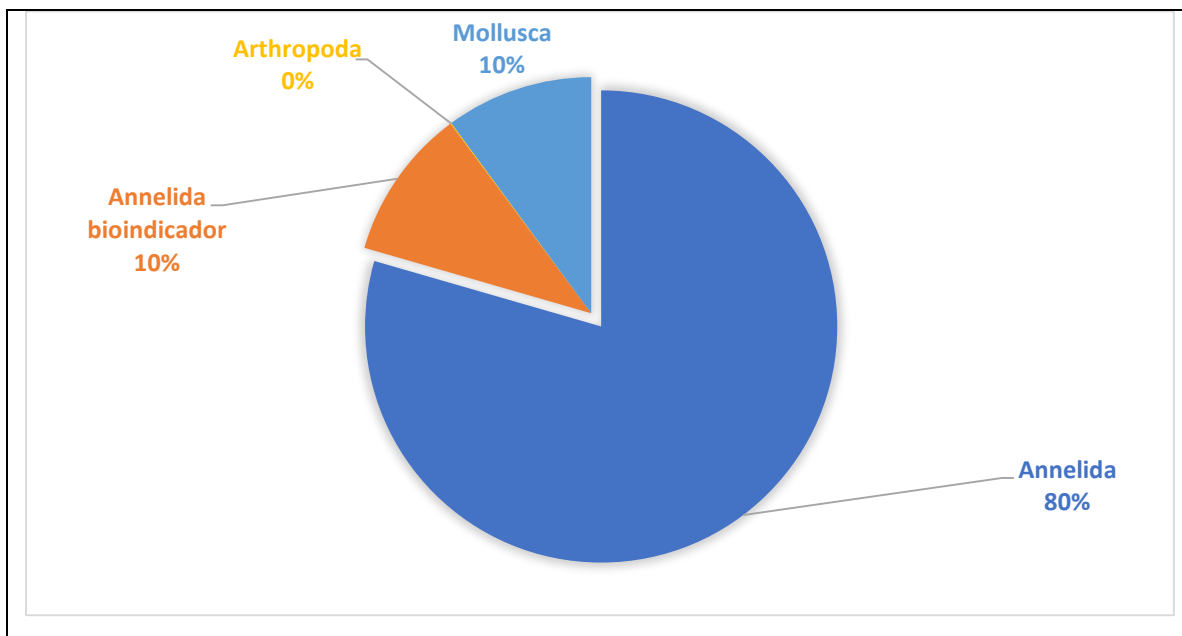


Figura 25. Distribución porcentual Macrofauna sector Puerto Nuevo

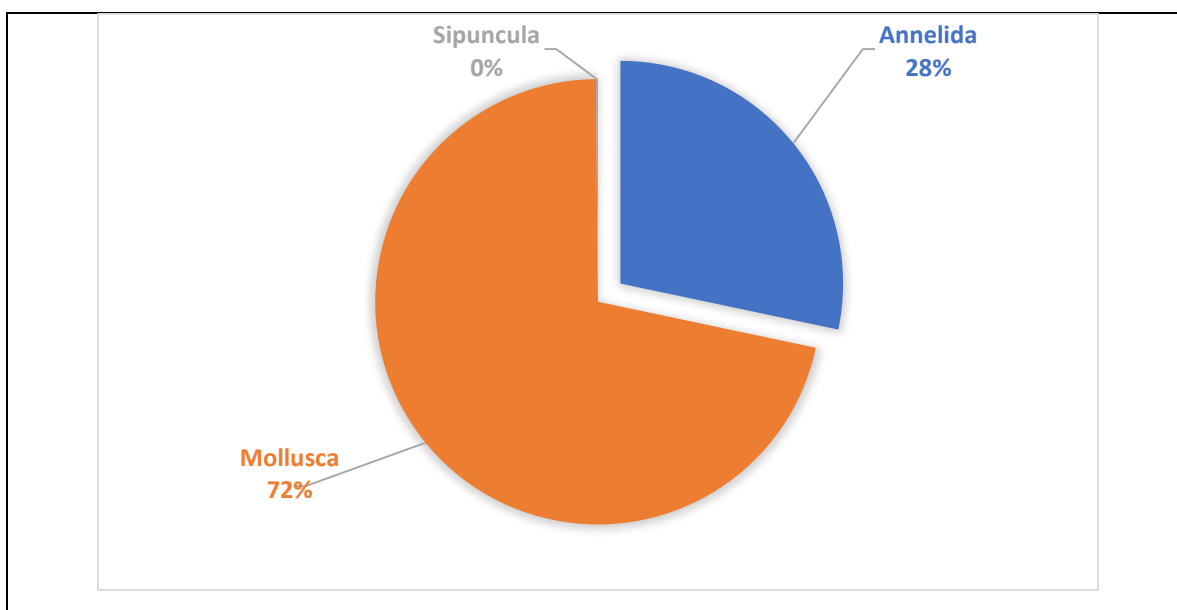


Figura 26. Distribución porcentual Macrofauna sector Sur D.S. N° 459/2015

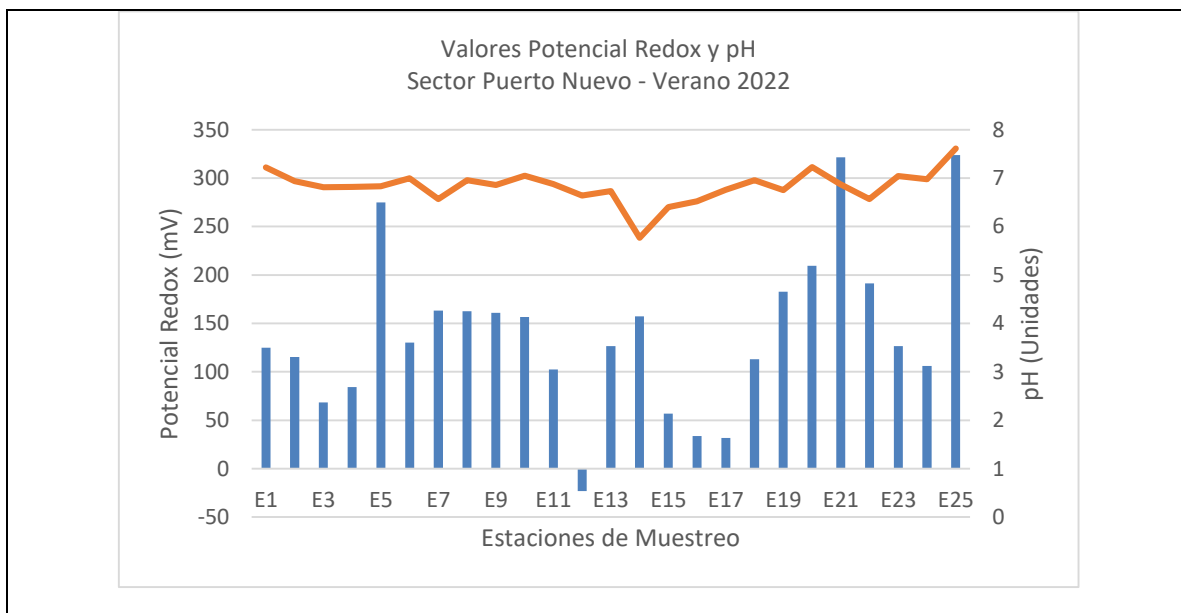


Figura 27. Resultados Potencial Redox y pH sector Puerto Nuevo.

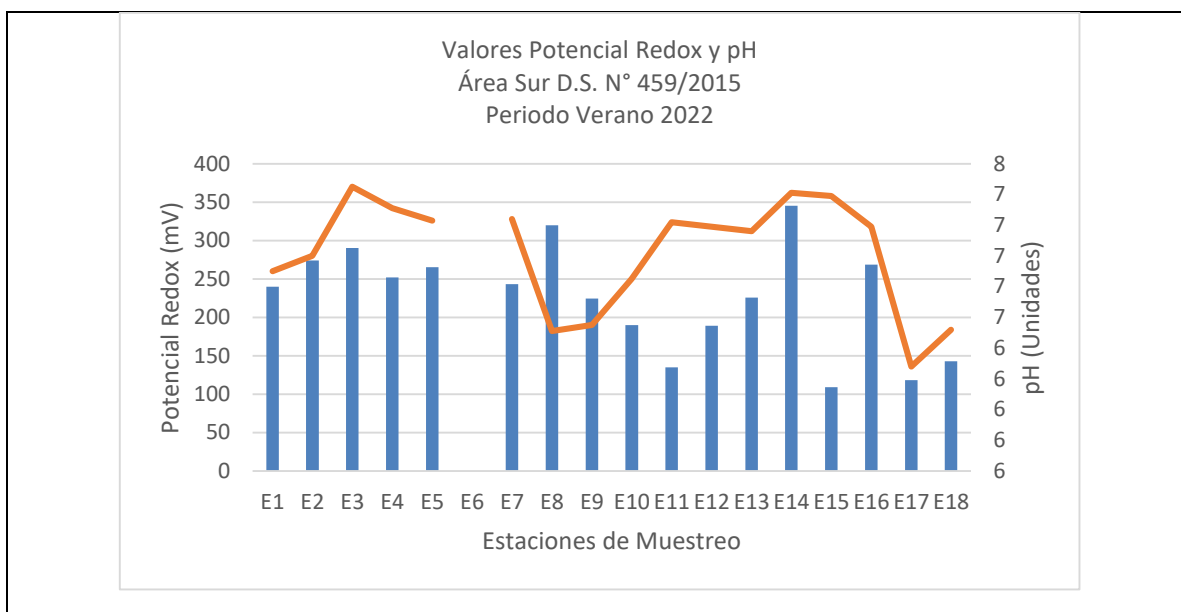


Figura 28. Resultados Potencial Redox y pH sector Sur D.S. N°459/2015.

Al igual que en la campaña de invierno, se midieron 12 perfiles de oxígeno, salinidad y temperatura en la columna de agua, la que se realizó el día 06 de febrero de 2022. Los informes de muestreo se encuentran terminados. Los registros de oxígeno disuelto y saturación para el área de Puerto Nuevo, muestran concentraciones en torno a 10 mg/l y valores de salinidad en torno a los 17 PSU, evidenciando un cuerpo de agua dulce.

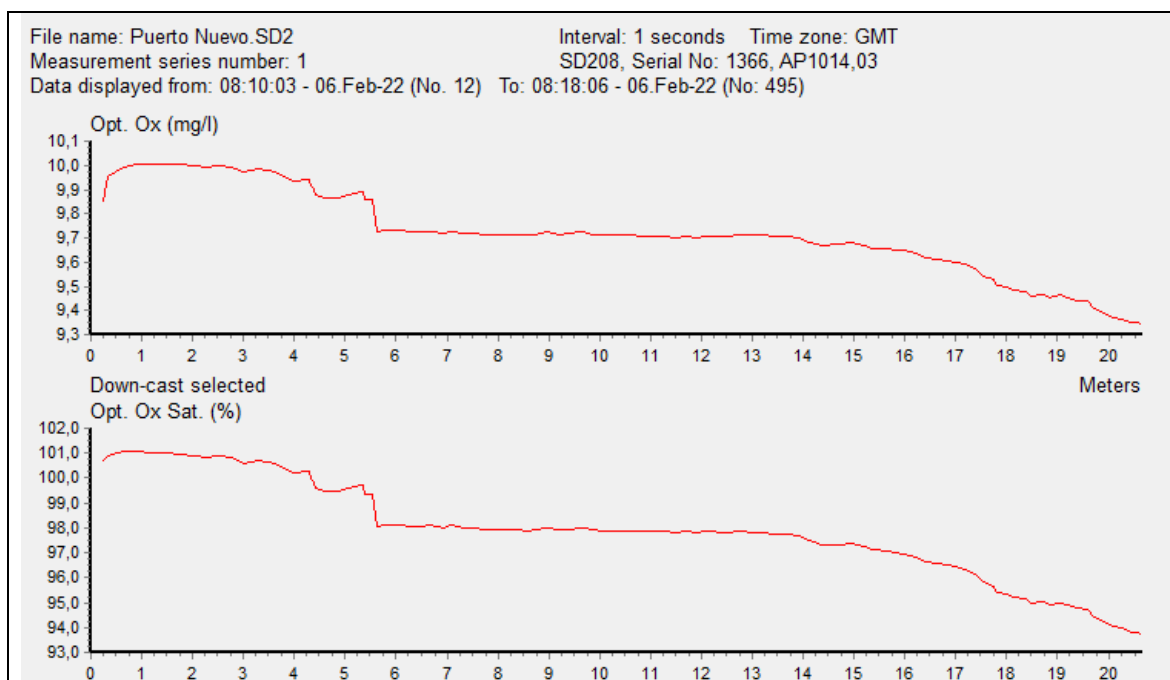


Figura 29. Perfil de oxígeno estación E13 Puerto Nuevo.

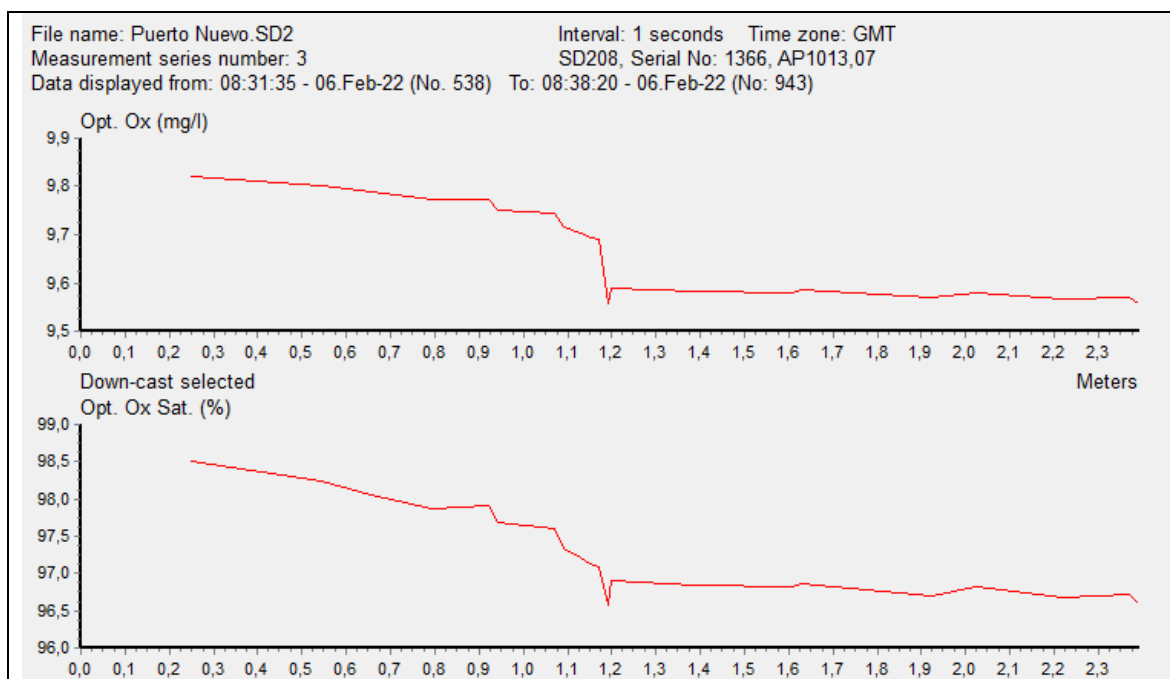


Figura 30. Perfil de oxígeno estación E21 Puerto Nuevo.

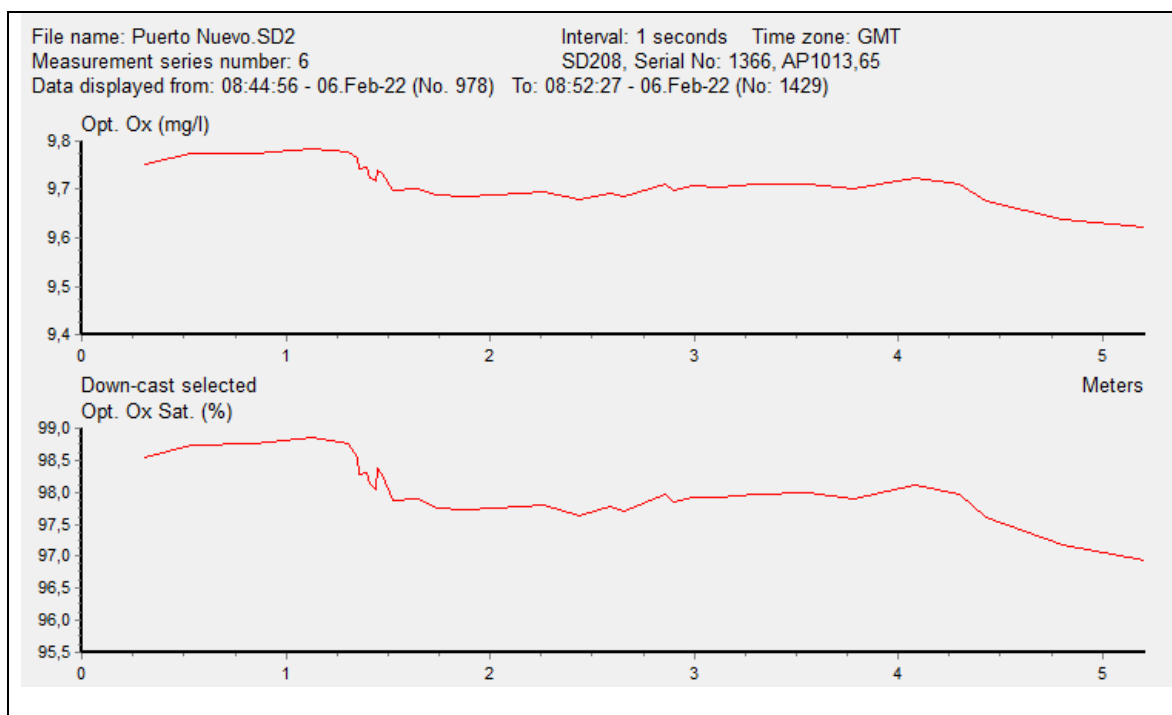


Figura 31. Perfil de oxígeno estación E22 Puerto Nuevo.

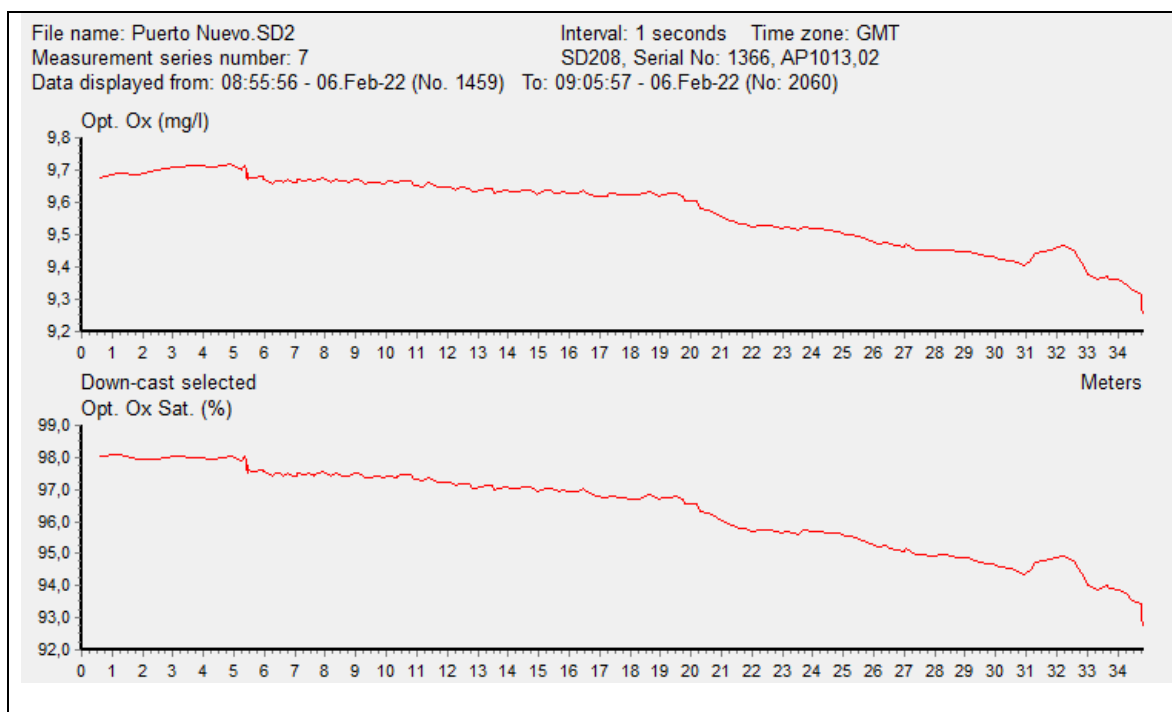


Figura 32. Perfil de oxígeno estación E23 Puerto Nuevo.

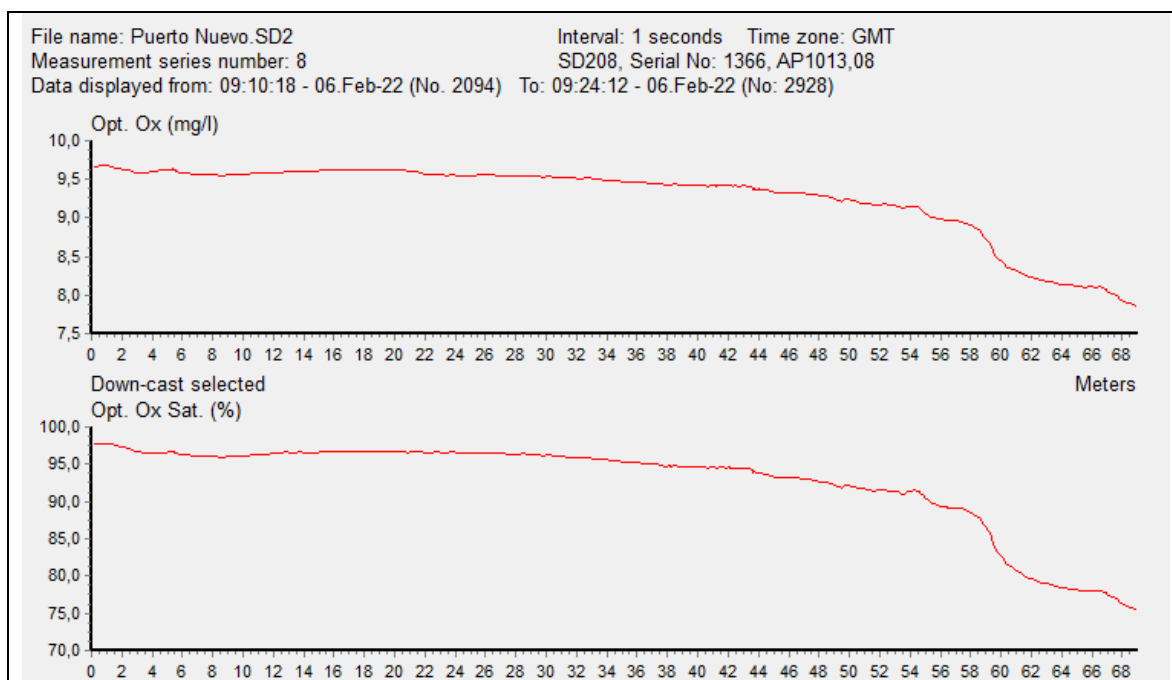


Figura 33. Perfil de oxígeno estación E24 Puerto Nuevo.

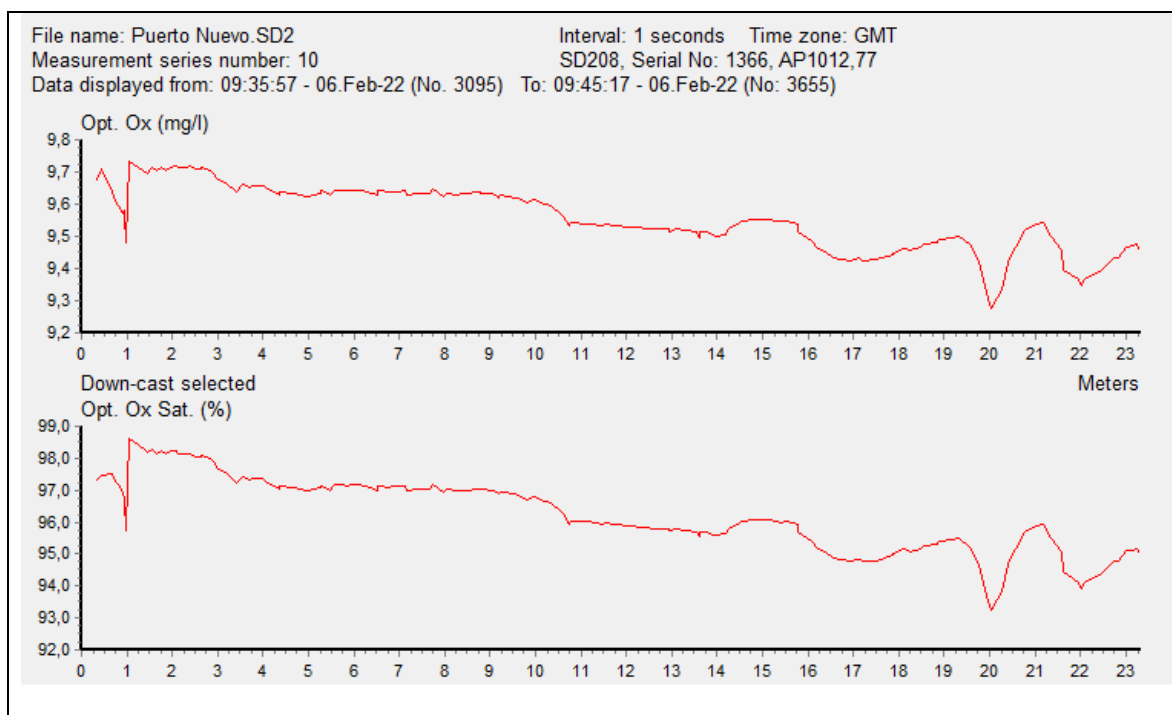


Figura 34. Perfil de oxígeno estación E25 Puerto Nuevo.

- El plano batimétrico del sector de Ensenada Moreno muestra profundidades referidas al N.R.S (Nivel de Reducción de Sondas) entre 1 y 70 metros de profundidad.
- De los resultados obtenidos en los análisis químicos de las muestras de agua tomadas en el área de estudio, sugieren que para todos los parámetros medidos, no se observa algún

efecto negativo producto de la operación del puerto y que para algunos de estos parámetros comparados con monitoreos oficiales realizados por la Armada de Chile en el marco del programa POAL y disponibles en la página web: www.directemar.cl sus resultados sugieren que los valores obtenidos para Puerto Nuevo no son significativamente más altos o que se encuentren fuera de valores similares observados para áreas portuarias en áreas cercanas como lo son el sector de Cabo Negro y Muelle Prat en Punta Arenas.

- Al hacer una revisión de los datos colectados en periodo de invierno (septiembre 2021), en torno a las áreas marinas en donde el titular cuenta actualmente con concesiones marítimas otorgadas, es posible observar que en el sector correspondiente al área sur de la CC.MM del D.S. N° 459/2015, los valores de concentración de oxígeno presentaron valores mínimos de 11,2 mg/l y máximos de 11,6 mg/l a nivel superficial, mientras que a 1 metro del fondo los valores mínimos fueron de 11,2 mg/l y el máximo observado fue de 11,8 mg/l.
- Por otra parte, en el sector donde actualmente se realizan las operaciones de Puerto Nuevo, se midieron 6 perfiles de oxígeno, cuyas concentraciones mínimas a nivel superficial fueron de 11,1 mg/l y el valor máximo registrado fue de 11,3 mg/l, en tanto que, a 1 metro del fondo, los valores fluctuaron entre 8,1 mg/l como mínimo en una profundidad N.M.M. de 69,6 metros y máximo de 11,3 mg/l.
- En el periodo de verano (febrero 2022), los valores obtenidos en el área sur del D.S. N° 459/2015, mostró valores de concentración de oxígeno disuelto a nivel superficial que fluctuaron entre 8,9 y 9,8 mg/l, mientras que, a 1 metro del fondo los valores variaron entre 9,3 y 10,2 mg/l.
- En el sector de la rampa donde se realizan las operaciones de Puerto Nuevo, sector del D.S. N° 62/2015, los valores de oxígeno disuelto a nivel de superficie, variaron entre 9,6 y 9,8 mg/l, mientras que a 1 metro del fondo, los valores fluctuaron entre 7,7 y 9,6 mg/l. Los valores de oxígeno registrados cumplen tanto con el criterio ambiental establecido en la Resolución (SUBPESCA) N° 3612/2009 y sus modificaciones, así como con los criterios de calidad de agua para cuerpos de agua continentales.
- La temperatura presenta valores considerados normales para el sector y la época del año en que se realizó el muestreo, presentando valores en torno a los 5°C en invierno y 11°C en periodo de verano.
- No se observa un patrón claro del comportamiento de la variable de Potencial Redox, aunque el 68% de las estaciones en periodo invernal mostraron valores de Potencial Redox más altos que los observados en verano en el sector de operaciones de la rampa de Puerto Nuevo, mientras que en el sector de rampa sur considerando sólo 17 estaciones de muestreo ya que en verano no fue posible obtener muestra de sedimento en la estación E6, el 94% de las estaciones de Potencial Redox en la estación invernal presentaron valores más altos que en el periodo de estival.
- En relación a los valores de pH, para el sector de la rampa de Puerto Nuevo, éstos se mantuvieron similares entre las épocas de invierno y verano, mientras que en el sector de rampa sur los valores de pH también se mantuvieron similares entre ambos periodos estacionales sin mostrar variaciones significativas entre uno y otro periodo de muestreo.
- Los resultados del contenido de materia orgánica en el sedimento mostraron que en el caso del área de Puerto Nuevo se observan algunas variaciones entre los periodos de invierno y verano, por ejemplo, el caso de las estaciones E5, E6 y E25 que mostraron valores de MOT más altos en invierno que en verano, mientras que otras estaciones como por ejemplo las estaciones E1, E3, E10 y E15 mostraron valores de MOT más altos en verano que los observados en invierno.

- Para el caso de rampa sur no se observaron grandes variaciones del contenido de materia orgánica en el sedimento entre ambas estaciones y se observa también que en ambas campañas las estaciones E4 y E14 fueron las que presentaron los valores más altos, siendo el valor de esta última algo superior en verano que en época de invierno.
- Respecto de las características del sustrato de fondo, los resultados de ambas campañas realizadas tanto en el sector rampa Puerto Nuevo como en el sector Rampa Sur de Puerto Nuevo muestran características similares en los tipos de sustrato dominantes sin que se evidencien cambios significativos. Para el caso de Puerto Nuevo, las fracciones dominantes en ambos periodos estacionales correspondieron a arena muy fina y fango, las que acumularon en ambos periodos un porcentaje por sobre el 60% del total de fracción, mientras que el sector de rampa sur de Puerto Nuevo, la fracción dominante fue arena fina con un porcentaje de participación en ambas épocas en torno al 40%.
- No se observó una diferencia significativa en cuanto a los valores de Carbono orgánico en el sector de Puerto Nuevo, aunque se observaron aumentos en periodo de verano para el sector de rampa sur. Sin embargo, al realizar el análisis de ambos sectores de en ambos sectores de operación respecto del carbono orgánico normalizado se puede observar que las estaciones de similar sensibilidad ambiental se mantienen tanto para el sector de Puerto Nuevo, así como en el sector de rampa sur del puerto, lo que sugiere que esta condición no tiene que ver con la operación de Puerto Nuevo.
- Los resultados correspondientes al análisis de macrofauna bentónica indicaron para los distintos sectores muestreados en los dos periodos una diversidad media a alta con una cantidad de taxas similares entre invierno y verano, así como también la presencia mayoritaria de especies del Phylum Annelida, a excepción del periodo de verano en donde se observó que el Phylum Mollusca fue el que presentó la mayor presencia de individuos por metro cuadrado en el sector de rampa Sur de Puerto Nuevo. No se observó presencia significativa de especies indicadoras de enriquecimiento orgánico.
- El registro visual realizado en el sector de Puerto Nuevo no mostró evidencia de cubierta de microorganismos ni burbujas de gas y se observó una escasa cantidad de organismos posibles de identificar en dicha área. En el sector de rampa sur tampoco se observó cubierta de microorganismos ni burbujas de gas y fue posible observar organismos de la familia Mytilidae en una cantidad por sobre los 500 individuos. Esta presencia fue confirmada mediante la inspección de banco natural en el sector, que confirmó la presencia del recurso determinando la existencia de banco natural de recurso hidrobiológico.

3. Banco Natural:

Con fecha 08 de septiembre de 2021, se ejecutó el levantamiento para determinar la presencia de recursos hidrobiológicos en el área de operación de Puerto Nuevo y zonas adyacentes. Los resultados de este informe están disponibles y éstos sugieren presencia de banco natural en uno de los dos sectores prospectados, correspondiente al sector de Rampa Sur, específicamente para la especie *Mytilus chilensis* (chorito), con un IPBAN de 38780, y de acuerdo a lo que indica la Resolución Exenta N° 2353/2010 que establece la metodología para la determinación de banco natural de recursos hidrobiológicos, el IPBANMáx para esta especie es de 4328,06, lo que puede significar disponer de un Plan de Rescate y Relocalización de las especies que constituyen banco natural. Las figuras siguientes muestran las áreas prospectadas.

Tabla 1. Síntesis del resultado de la prospección de banco natural sector Puerto Nuevo. Fuente: Anexo 5 de la Declaración de Impacto Ambiental “Puerto Nuevo, Ensenada Moreno, Seno Skyring”. C1...C10: cuadrantes 1 a 10. Sup. Evaluable: Porcentaje de superficie con profundidad inferior a 30 metros.

Transecta	Fondo	Especie	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	Sup. Evaluada
T1	Blando	<i>Mytilus chilensis</i>	0	0	0	13	0	2	3	1	0	0	100%
T2	Blando	<i>Mytilus chilensis</i>	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	100%
T3	Blando	<i>Mytilus chilensis</i>	0	2	0	0	0	2	3	20	10	0	100%
T4	Blando	<i>Mytilus chilensis</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	100%

Tabla 2. Síntesis del resultado de la prospección de banco natural sector Rampa Sur. Fuente: Anexo 5 de la Declaración de Impacto Ambiental “Puerto Nuevo, Ensenada Moreno, Seno Skyring”. C1...C10: cuadrantes 1 a 10. Sup. Evaluable: Porcentaje de superficie con profundidad inferior a 30 metros.

Transecta	Fondo	Especie	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	Sup. Evaluada
T1	Blando	<i>Mytilus chilensis</i>	2	2	13	2	9	0	0	0	0	0	100%
T2	Blando	<i>Mytilus chilensis</i>	16	86	154	107	114	171	26	0	76	33	100%
T3	Blando	<i>Mytilus chilensis</i>	210	226	240	164	83	30	145	206	225	14	100%
T4	Blando	<i>Mytilus chilensis</i>	90	208	145	151	237	310	337	46	0	0	100%

El análisis de la información levantada a partir de la evaluación submareal (**Tabla 3**) permite observar que, a nivel del sitio evaluado, sólo para *Mytilus chilensis* las densidades y frecuencias observadas conducen a la conclusión de la existencia de bancos naturales (IPBAN=38780,00; IPBANmax=4328,06).

Se hace presente sin embargo que de acuerdo a la prospección realizada en el área de Rampa Sur se observó también individuos de la especie *Mulinia edulis*, sin embargo, la densidad observada que fue muy baja, no permite establecer presencia de recursos para esta especie.

Considerando estos resultados, se considera el rescate y relocalización de la especie Chorito (*Mytilus chilensis*).

Tabla 3. Cálculo del IPBAN y estadística por transecta de acuerdo a resultados de la evaluación de bancos naturales. Fuente: Elaboración Propia.

Transecta	1	2	3	4	m2 Promedio	Frecuencia	% área muestreable	IPBAN	IPBAN Max
	Ind/m2	Ind/m2	Ind/m2	Ind/m2					
<i>Mytilus chilensis</i>	11,2	313,2	617,2	609,6	387,80	1,00	100	38780,00	4328,06
<i>Mulinia edulis</i>	1,2	0	0	0	0,20	0,25	100	5,00	31,69

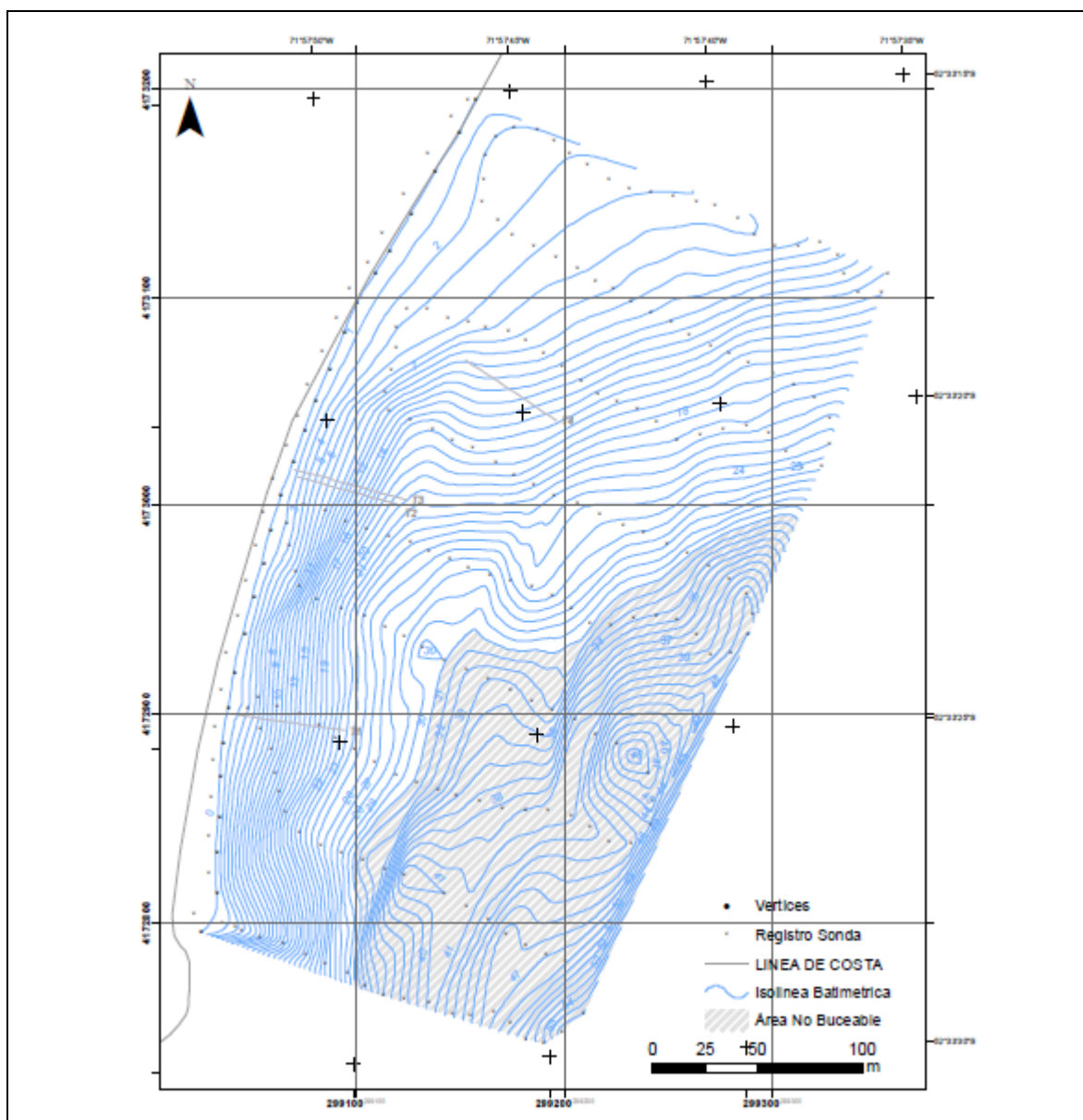


Figura 35. Área prospección banco natural Puerto Nuevo

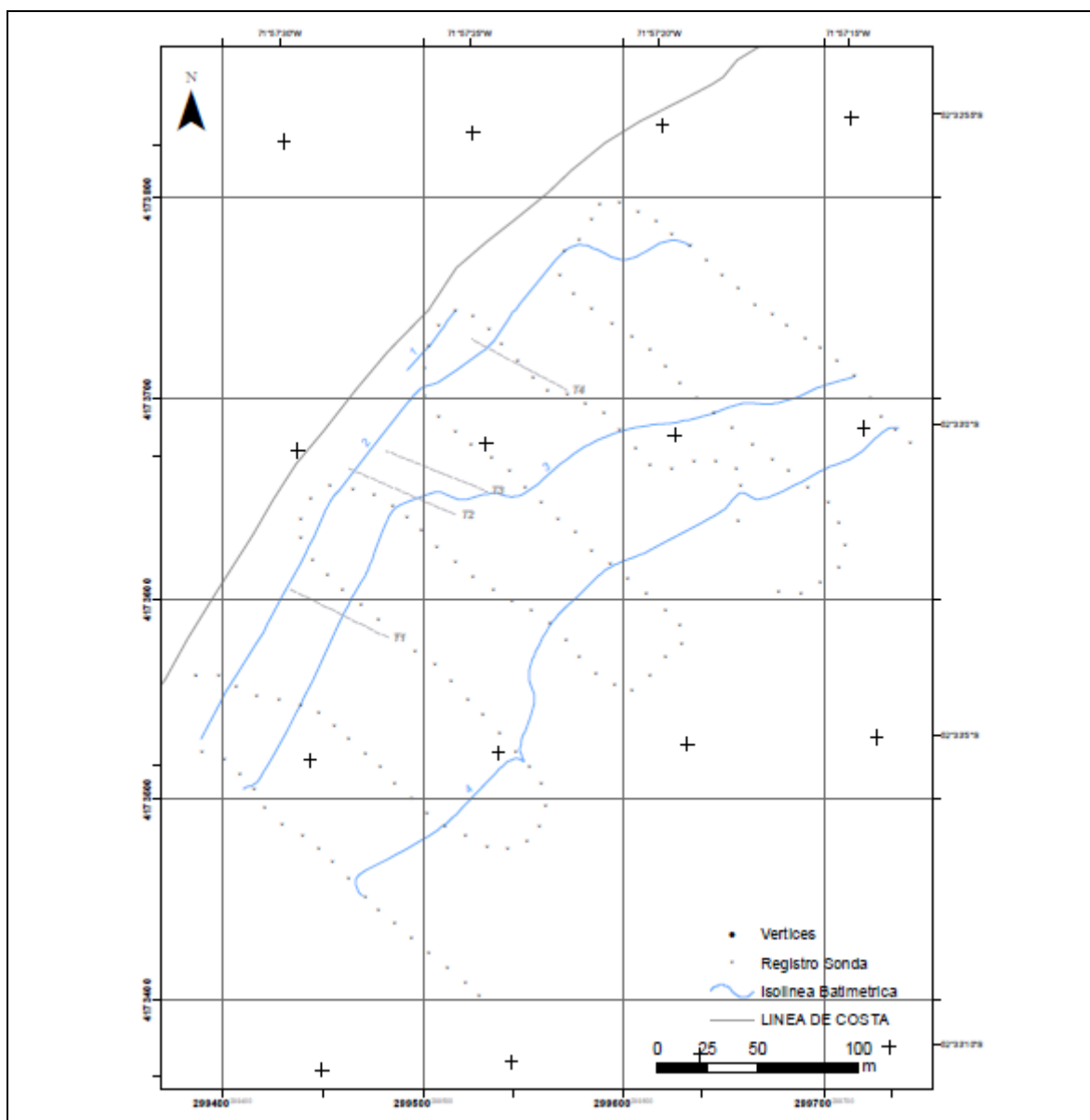


Figura 36. Área prospección banco natural Sector Sur D.S. N°459/2015

4. Informe Emisiones Atmosféricas:

Con fecha 12 de octubre se recibió la información solicitada para comenzar a desarrollar la Declaración de Impacto Ambiental de proyecto. El informe de emisiones atmosféricas se encuentra en elaboración, con la información de maquinaria y flujo vehicular que generará el proyecto en su etapa de operación y se deberá incorporar maquinaria y flujo vehicular que debería generarse en la etapa de construcción proyectada para Puerto Nuevo.

A partir de las estimaciones de las emisiones atmosféricas generadas durante la fase de construcción operación y cierre para el proyecto “Puerto Nuevo”, podemos indicar que las principales actividades generadoras de emisiones atmosféricas del proyecto corresponden a las emisiones por Resuspensión de material particulado por circulación vehicular en rutas no pavimentadas, específicamente a las emisiones provenientes de la actividad del tránsito de vehículos de los usuarios que utilizan el servicio del puerto para el transporte de carga, alcanzando hasta las 260 toneladas por año de Material particulado menor o igual a 10 micras en su fase de operación.

La zona donde emplaza el proyecto Puerto Nuevo, en la actualidad no ha sido sujeta a restricciones por saturación de material particulado por lo cual no aplica generar planes de compensación. Sin embargo, el Titular se compromete a cumplir con las medidas de control y acciones preventivas descritas en el numeral 5 del presente informe, las cuales incluyen entre otras a la utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día, transportar la carga de material con cubierta. Y, además, incorporar buenas prácticas, tales como apagar los motores cuando los vehículos estén en desuso, humectación de caminos en caso de que sea necesario, entre otros. Por otra parte, la ejecución del proyecto se encuentra en un área rural bastante alejada de las zonas urbanas.

Finalmente, y considerando la naturaleza del proyecto, las tasas de emisión, las condiciones climatológicas de la región de Magallanes y las medidas de mitigación a implementar, las emisiones del proyecto no generarían efectos significativos.

Durante el desarrollo de todas las fases del proyecto se implementarán medidas de control de las emisiones atmosféricas con el fin de prevenir algún impacto significativo que pudiesen generar las diferentes actividades.

Las medidas corresponden a las siguientes:

- Contar con revisión técnica al día de todos los equipos y a los vehículos que se utilicen en la fase de operación.
- Se realizarán mantenciones a las maquinarias utilizadas para evitar una emisión excesiva de gases producto de la combustión incompleta.
- Utilizar encarpado de tolva de camiones cargados, la que deberá cubrir toda la carga y encontrarse en perfectas condiciones, de modo tal que impida la dispersión y derrame del material.
- Humectación del terreno en forma oportuna y suficiente, durante el período en que se realicen las faenas de movimiento de tierras, de modo tal de evitar la dispersión de material particulado.
- Limitar la velocidad de circulación de los vehículos a 20 km/h en las vías internas del Proyecto.

- Se declararán anualmente las emisiones del grupo electrógeno de acuerdo lo establecido en el D.S. 138/2005 “Establece Obligación de Declarar Emisiones”.

5. Informe Vial Básico:

Con fecha 02 de setiembre de 2021 se realizó un censo vial en la Ruta Y-50, en el punto de acceso a las instalaciones de Puerto Nuevo, midiendo el flujo vehicular en ambos sentidos de la Ruta Y-50 y segregado de acuerdo a la condición de vehículos livianos, buses, camiones de 1 o más ejes, camiones con rampla, etc. Se censó cantidad y tipo de vehículo que ingresaba y salía del puerto en los distintos sentidos.

La última versión del informe vial fue recibida con fecha 24 de marzo de 2022. Se identifica como área de influencia del proyecto, el punto de acceso a las instalaciones de Puerto Nuevo sobre la vía a través de la cual se accede (Ruta Y-50). No habiendo otras intersecciones reguladas mediante semáforo ni otras intersecciones de prioridad, a una distancia dentro de los 500m de radio establecidos ubicadas sobre las vías por las que acceden los flujos generados por el proyecto, la única intersección por la cual circularán los vehículos que requieran ingresar o salir del proyecto, corresponde a la bifurcación Río Pérez/Puerto Nuevo.

A partir de los análisis desarrollados en el cuerpo del presente informe técnico y considerando lo establecido en el punto 6.3.1 de la Resolución D.V. N°232 del 17 junio 2002, en vías interurbanas, para un proyecto que genera un flujo vehicular $F_v < 25 \text{veh/hr}$, la presentación del proyecto para instalaciones diversas deberá considerar la señalización y demarcación de pavimento de acuerdo a la normativa de la dirección de Vialidad, que garantice una operación óptima del flujo vehicular que circula habitualmente sobre la vía afectada.

En el caso del proyecto Puerto Nuevo, se proponen las siguientes medidas de mitigación a llevar a cabo.

- En función de la carpeta de rodado granular que posee la ruta de acceso al proyecto, la demarcación del mismo no aplica.
- No obstante lo anterior, se considera realizar conservación del cruce de acceso a Puerto Nuevo y un tramo de 200m hacia el oriente del mismo, dos veces al año, para mantener la operatividad de estos elementos.
- Adicionalmente, se considera la aplicación de un producto inocuo de estabilización de suelos sobre el sector anterior.
- Mejoramiento de la señalización vertical de prioridad sobre el acceso a Puerto Nuevo.
- Mejoramiento de la señalización vertical sobre la Ruta de acceso Y-50, en un radio de 500m a cada lado del acceso a Puerto Nuevo.

6. Informe de Ruido:

En el mes de agosto de 2021 se solicitó al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada la autorización para realizar el estudio de ruido submarino propuesto para el proyecto. Con fecha 12

de octubre de 2021, mediante Oficio SHOA ORDINARIO N° 13270/24/1511/Vrs se autorizó la medición de ruido submarino.

Se realizaron las mediciones de ruido submarino para el proyecto entre los días 26 y 28 de octubre de 2021. El informe se encuentra terminado.

- Se realizaron mediciones continuas de la condición basal de ruido del área de ubicación del proyecto durante 24 horas, obteniendo un nivel de presión sonora (NPS) durante 24 horas de 121,1 dB.
- Se calcularon potenciales áreas de influencia de acuerdo con el elemento del medio ambiente que es objeto de protección para el SEIA (recursos naturales renovables (en particular, fauna nativa asociada a los hábitats de relevancia para su nidificación, reproducción o alimentación), artículo 11 de la Ley 19.300 literal b) para cada fase que considera el Proyecto, estableciendo distancias radiales máximas donde se igualan los niveles proyectados al menor umbral establecido por las recomendaciones y criterios de evaluación. Las distancias obtenidas para la fase de operación son de 1 metro para Cetáceos HF y 333 metros para Pinnípedos.
- Se descartaron posibles efectos fisiológicos en todas las especies estudiadas, para todas las fases del Proyecto, dado que las distancias radiales para dar cumplimiento a las recomendaciones y criterios de evaluación son de 1 metro para Pinnípedos y 1 metro para Cetáceos HF.
- Se evaluaron cuatro (4) sitios de interés de fauna subacuáticas considerando el punto más cercano entre la ruta de tránsito marítimo del Proyecto y las zonas de avistamiento de las especies (peor escenario), observando que, para los cuatro (4) sitios, se cumplen los criterios de evaluación definidos, concluyendo que no existe impacto acústico del Proyecto hacia las especies de interés.

Las mediciones de ruido humano, fauna y vibraciones se ejecutaron entre los días 18 y 21 de enero de 2022 con fecha de entrega del informe para el día 15 de febrero de 2022.

- Se midieron los niveles de ruido de fondo en periodo diurno y nocturno de forma separada, en cinco (5) receptores representativos de la zona aledaña al Proyecto. Los niveles de ruido de fondo (mediciones discretas) en el periodo diurno fluctúan entre 37 y 48 dBA y en el periodo nocturno entre 37 y 47 dBA. Adicional a ello, en el receptor R3.2 se emplazó una estación de monitoreo para la obtención de un ciclo diario (24 horas), a objeto de identificar los intervalos horarios donde los niveles de ruido basales fueran los menores posibles, para el periodo nocturno. Los horarios donde fueron detectados los menores ruidos basales en este receptor fueron alrededor de las 00:30 hrs, periodo nocturno.
- Se estimaron y evaluaron para cada receptor los niveles de ruido generados en la operación actual + construcción del Proyecto. Los niveles de ruido proyectados en los receptores se encuentran entre los 35 y 45 dBA, no excediendo los Niveles Máximos Permisibles establecidos por el D.S. N°38/11 del MMA en todos los receptores para el periodo diurno.
- Se estimaron y evaluaron para cada receptor los niveles de ruido generados en fase de operación del Proyecto. Los niveles de ruido proyectados en los receptores se encuentran entre los 32 y 50 dBA para el periodo diurno y entre 32 y 51 dBA para el periodo nocturno, excediendo

el Nivel Máximo Permisibles establecidos por el D.S. N°38/11 del MMA en el receptor R3.2 en periodo nocturno.

- Se estimaron y evaluaron para cada receptor los niveles de ruido generados en fase de cierre y/o abandono del Proyecto. Los niveles de ruido proyectados en los receptores se encuentran entre los 9 y 52 dBA, no excediendo el Nivel Máximo Permisibles establecidos por el D.S. N°38/11 del MMA.
- Se estimaron y evaluaron los niveles de ruido generados por el tránsito vehicular de la operación actual + fase de construcción, fase de operación y fase de cierre y/o abandono del Proyecto, en periodo diurno y nocturno. Los valores calculados (Lr proyectados) en los receptores RTV4 y RTV5, exceden los límites establecidos por el Reglamento de la Confederación Suiza, OPB 814.41, para la fase de operación en periodo nocturno.
- Se calcularon áreas de influencia de acuerdo con el elemento del medio ambiente que es objeto de protección para el SEIA (salud de la población, artículo 11 de la Ley 19.300 literal a) para cada fase que considera el Proyecto, estableciendo distancias radiales máximas donde se igualan los niveles proyectados al menor Nivel Máximo Permisible establecido para fuentes reguladas por el D.S. 38/11 del MMA de 548 m, 339 m y 104 m para la operación actual + construcción, operación y cierre y/o abandono, respectivamente. Por otro lado, para fuentes NO reguladas por el D.S. 38/11 del MMA, se estableció una distancia radial máxima donde se iguala el límite para Zona II de la normativa de referencia de 24 m para la operación actual + fase de construcción, de 114 m para la fase de operación, y de 17 m para la fase de cierre y/o abandono, desde el centro del eje vial a utilizar por el Proyecto (Ruta Y-50).
- Se estimaron y evaluaron para los hábitats de relevancia (Aves y Mamíferos) los niveles de ruido generados en la operación actual + construcción del Proyecto. Los niveles de ruido proyectados (NPSeq proyectado) en los sitios de interés se encuentran entre los 40 y 58 dBA, no excediendo el umbral establecido como criterio de afectación para Aves y Mamíferos.
- Se estimaron y evaluaron para los hábitats de relevancia (Aves y Mamíferos) los niveles de ruido generados en la fase de operación del Proyecto. Los niveles de ruido proyectados (NPSeq proyectado) en los sitios de interés se encuentran entre los 35 y 47 dBA, no excediendo el umbral establecido como criterio de afectación para Aves y Mamíferos.
- Se estimaron y evaluaron para los hábitats de relevancia (Aves y Mamíferos) los niveles de ruido generados en fase de cierre y/o abandono del Proyecto. Los niveles de ruido proyectados (NPSeq proyectado) en los sitios de interés se encuentran entre los 27 y 41 dBA, no excediendo el umbral establecido como criterio de afectación para Aves y Mamíferos.
- Se calcularon potenciales áreas de influencia de acuerdo al elemento del medio ambiente que es objeto de protección para el SEIA (recursos naturales renovables, en particular fauna nativa asociada a hábitats de relevancia para su nidificación, reproducción o alimentación, artículo 11 de la Ley 19.300 literal b) para cada fase que considera el Proyecto, estableciendo distancias radiales máximas donde se igualan los niveles proyectados con el umbral establecido para

descartar afectación de Aves y Mamíferos de 121 m, 65 m y 19 m para la operación actual + fase de construcción, operación y cierre y/o abandono, respectivamente.

- Para la fase de operación, población humana, se propusieron medidas conceptuales de control de ruido para fuentes reguladas por el D.S. N°38/11 del MMA. Dentro de las medidas administrativas, para el periodo nocturno (21:00 – 07:00 hrs), se restringe el funcionamiento de F1 y 12 (camión aljibe y camión de combustible, respectivamente).
- Se estimaron y evaluaron los niveles de ruido generados en fase de operación del Proyecto implementando las medidas de control de ruido recomendadas. El nivel de ruido proyectado es de 47 dBA para el periodo nocturno, no excediendo el valor límite establecido.
- Para la fase de operación, población humana, se propusieron medidas conceptuales de control de ruido para fuentes NO reguladas por el D.S. N°38/11 del MMA. Dentro de las medidas, se debe implementar una reducción de la velocidad máxima de circulación por la Ruta Y-50 en los receptores RTV3, RTV4 y RTV5, de 40 Km/hr (actual Ruta Y-50) a 30 Km/hr, durante el periodo nocturno (21:00 – 07:00 hrs).
- Se estimaron y evaluaron los niveles de ruido generados producto del tránsito vehicular en fase de operación del Proyecto implementando las medidas de control de ruido recomendadas. Los niveles de ruido proyectados se encuentran entre los 48 y 55 dBA en periodo nocturno, no excediendo el valor límite establecido en la normativa de referencia OPB 814.41.
- Se ha propuesto un monitoreo de ruido para la fase operación, a objeto de verificar la efectividad de las medidas de control de ruido propuestas para cada fase y el cumplimiento normativo mediante mediciones en los receptores, para población humana aledaña al Proyecto.

7. Biodiversidad:

Con fecha 04 y 05 de septiembre de 2021 se realizó la campaña de invierno de biodiversidad recorriendo por tierra el área del proyecto Puerto Nuevo, cuyo objetivo fue identificar aves terrestres y marinas, así como fauna terrestre y marina. Esta actividad se realizó en los plazos establecidos en carta Gantt.

La segunda campaña de terreno correspondiente al periodo de primavera se realizó entre los días 27 y 29 de noviembre de 2021. Se cuenta con un informe de avance de ambas campañas el cual fue incluido en el primer borrador de la DIA enviado a revisión.

Se realizó la campaña de verano entre los días 05, 06 y 07 de febrero de 2022 y finalmente se ejecutó la campaña de otoño entre los días 14, 15 y 16 de abril de 2022. El informe final de biodiversidad está considerado para entrega a fines del mes de abril.

Los resultados de estas campañas confirman la marcada estacionalidad de la avifauna en la región de Magallanes. En invierno se registró el número de aves más bajo, con 24 especies, estas son las que permanecen todo el año en la región. Posteriormente en primavera se registró la llegada de las especies migratorias como colegial, golondrina chilena, playero de Baird, Becacina entre otras, lo que entregó el número más alto de las cuatro estaciones con 35 especies de aves observadas.

Si comparamos el total de 52 especies de aves encontradas en terreno en las cuatro estaciones con las especies de aves potencialmente presentes en el área de estudio, al calcular el índice de similitud de Sorenson (Magurran 1989) nos entrega un índice, $I = 0,67$ un valor considerado alto debido a la superficie prospectada que correspondió a unas 22 hectáreas, por lo tanto, esto indicaría que las metodologías fueron las adecuadas para el muestreo en el AI del Proyecto.

El Punto de Aves 4 se destacó con 35 especies, esto, sobre el resto de los Puntos realizados, esto confirmaría lo señalado por Sielfeld & Venegas (1980) quienes indican que el clareo o aberturas de bosque permiten que exista una mayor diversidad de avifauna.

Es importante destacar la presencia de reproducción de por lo menos 6 especies de aves en el sector, tanto en ambientes de bosque como en los cuerpos de agua dulce y alrededores. También es significativa la presencia de 7 especies en categoría de conservación, destacando tres de ellas consideradas como Casi Amenazada.

En cuanto a mamíferos fueron detectadas sólo el 30% (6 especies) de las 20 probables de encontrar en la comuna antes mencionada. Esto se podría explicar porque los mamíferos son más esquivos para acercarse a áreas con intervención, por otra parte, a solo metros del AI del Proyecto se fraccionó el bosque por un camino público. También, en la lista de especies potenciales se encuentran dos cetáceos como son el delfín oscuro y la ballena Sei que son visitantes eventuales en el área, por lo que estos factores podrían influir en la baja detección de mamíferos. Aun así, destaca el registro de delfín chileno, aunque era esperable por los registros históricos en el seno Skirying, (Gibbons *et al.* 2000), la que siempre es una especie importante de observar por ser endémica de nuestro país, y que se encuentra en categoría de Casi Amenazada (NT) en Aysén y Magallanes.

8. Inspección Arqueológica:

Con fecha 09 de marzo de 2022 se realizó una inspección arqueológica en la totalidad de los terrenos destinados al proyecto Puerto Nuevo, la que incluyó, además, el área norte del D.S. N°459/2015.



Figura 37. Área prospección arqueológica proyecto Puerto Nuevo.

Dentro de la inspección superficial planteada por quien suscribe y dado las características de emplazamiento del terreno y considerando los antecedentes expuestos, no se detectaron hallazgos arqueológicos ni elementos de carácter patrimonial dentro del área de los dos polígonos asociados a la ruta Y-50, que requiere el proyecto.

En atención a lo anterior y, en consecuencia, la ejecución del Proyecto mencionado no presenta inconvenientes en la realización de actividades de excavación en el área delimitada para esto. Por ello no se recomiendan seguimientos posteriores de este sector. No obstante, frente a la posibilidad de intervención a nivel de subsuelo por las obras que contempla el proyecto y dado la cercanía relativa de los sitios arqueológicos del seno Skyring, se proponen las siguientes medidas de orden preventivo de acuerdo con la posibilidad de hallazgos no previstos a nivel de subsuelo.

- 1) En vista de los hallazgos de importancia histórica y arqueológica que existen dentro de del área del Seno Skyring, y que se encuentran asociados al emplazamiento del proyecto (2 km). Se sugiere la implementación de un monitoreo arqueológico que verifique la posible existencia de algún elemento arqueológico o patrimonial que pudiera surgir de los movimientos de tierras que se requieran para la construcción del proyecto.
- 2) En el caso de detectar cualquier hallazgo de carácter arqueológico durante los movimientos de tierra o excavaciones que integran el proyecto, se suspenderán las obras, se dará aviso inmediato a Consejo de Monumentos dentro de la Obligatoriedad que emana desde el artículo 26 de la Ley 17.288.

Cabe recordar que, esta inspección ocular fue estrictamente superficial y no descarta la existencia de otros depósitos culturales enterrados en el subsuelo, que podrían quedar al descubierto al momento de realizar las excavaciones que contempla la ejecución del Proyecto. Es por esto por lo que, ante la eventualidad del hallazgo de restos arqueológicos bajo la superficie, se deberá proceder acorde a las regulaciones establecidas por la Ley de Monumentos Nacionales 17.288, y su reglamento definido bajo el Decreto Supremo N° 484.

9. Medio Humano:

El levantamiento de medio humano de fuentes primarias se realizó entre los días 12 y 18 de enero de 2022 y luego una segunda campaña de terreno ejecutada entre los días 21 y 24 de marzo de 2022. Se entregó la versión A del informe y la versión final estará disponible a fines del mes de abril de 2022.

El área de influencia definida para el Proyecto considera usos compartidos con tres tipos de grupos humanos: los estancieros, las organizaciones de pesca y los grupos pertenecientes a pueblos indígenas que han solicitado la ECMPO en el Seno Skyring. Los únicos asentamientos próximos al proyecto son las Estancias Río Verde y Skyring. De este modo, las intervenciones antrópicas más cercana son las desarrolladas por estos grupos humanos.

En función del análisis del área de influencia, pudo determinarse también que los elementos más sensibles al momento de analizar el proyecto lo constituyen, por una parte, aquellos asociados a la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de los grupos humanos que habitan en el área de influencia.

Los resultados obtenidos permiten justificar que el área de influencia de medio humano se extiende alrededor del área de desarrollo del Proyecto, vinculado por el uso de la ruta Y-50, la que articula los desplazamientos de los grupos humanos del área de influencia hacia los centros primados de la región. El área de estudio analizada pudo verificarse que los sectores colindantes al Proyecto corresponden a sectores de paso hacia áreas productivas, sin que exista en el sector otra actividad más que la desarrollada por el Titular. El Proyecto no impide el paso, lo que permite limitar el área de influencia a lo indicado.

Cabe señalar, además, que el Proyecto estaba presente en el área antes de la solicitud de ECMPO, y que los GHPPI no hacen un uso intensivo de este maritorio, es más bien ocupación que tiene como fin la preservación y la protección de su identidad que se basa en la práctica de actividades que ellos consideran importantes para su cultura, pero que no se desarrollan dentro del área de influencia del proyecto. En este sentido es relevante destacar que el Puerto no presenta interacción alguna con sitios de significancia cultural de ningún tipo.

Respecto a las organizaciones de pesca y su acceso a recursos naturales, los relatos dan cuenta de una disminución del poder comprador en los últimos años, que ha reducido fuertemente la actividad pesquera. En este sentido además el Seno Skyring no es parte de un área prioritaria de trabajo para los STI de pescadores de Punta Arenas o Puerto Natales, dada su lejanía y escasez de recursos de un valor comercial atractivo para compensar el esfuerzo que supone una faena de pesca extendida en el tiempo, como lo es la actividad en la Región de Magallanes.

10. Informe Forestal:

Atendiendo a que el proyecto considera una etapa de construcción y que se requiere de autorización de corta de bosque nativo, se considera la tramitación del PAS 148 para lo cual se solicitó cotización, la que se encuentra en etapa de aprobación. El levantamiento de terreno se realizó el día 12 de febrero de 2022. Este informe técnico entrega todos los requisitos técnicos y formales para la tramitación del PAS 148, los que se incorporan en la Declaración de Impacto Ambiental. Informe terminado y entregado.

11. Informe Paisaje y Turismo:

Las principales conclusiones del informe de paisaje y turismo señalan que:

En el área de emplazamiento del proyecto se han identificado 2 UP “Bosque Nativo semidenso” y “Seno Skyring”, siendo el elemento o componente central la vegetación y el secundario la morfología del terreno, destacando además áreas de cubierta nival hacia las partes altas de Isla Riesco y así también el emplazamiento del proyecto en el mar. Se trata de un sector de vegetación nativa arbórea y arborescente en el sector norte de la Ensenada Moreno.

Conforme al track de navegación de interés turístico Rio Verde - Seno Skyring – Isla Escarpada desde los cuales el proyecto se podría tornar visible, dada su área de influencia visual (buffer de 3000 m). El tipo de cuenca visual configurada a partir de este track de navegación es de carácter regular, panorámicas, esto es, generalmente abiertas sin barreras o bloqueos de visibilidad a distancia. Dentro de las principales vistas se tiene el Seno Skyring por el sur de la concesión. El proyecto se volverá visible en la medida que se navegue próximo a la costa de Ensenada Moreno donde se encuentra inmerso el proyecto.

En relación con la proyección fotográfica y predicción de impactos, y en virtud de que la capacidad de absorción visual del área de estudio es moderada, cabe señalar que el Proyecto no genera efectos adversos significativos sobre el valor ambiental y paisajístico del área en que se pretende emplazar. El uso de colores acorde al fondo escénico e instalaciones de baja altura genera condiciones que aminoran el efecto visual adverso sobre el medio natural circundante, lo que comienza a evidenciarse a partir de los 2.000 metros de distancia a las obras.

Se determinó el valor paisajístico del área de influencia del Proyecto, lo cual la clasifica con calidad media, por tener más del 50% de sus atributos en valoración de categoría media, posee 2 en valoración alta que aportan al valor paisajístico del área, los cuales son cobertura vegetal en la costa norte del Seno Skyring, en la Ensenada Moreno donde se ubica el Proyecto acompañado de la alta valoración de la variable agua, esto a pesar de ser un paisaje característico a la macrozona donde se encuentra ubicado, característico de islas y canales.

El Proyecto se localiza dentro del destino turístico Estrecho de Magallanes, por tener algunos atractivos turísticos que pertenecen a la comuna de emplazamiento del proyecto, pero sin mayor incidencia pues no genera ruta directa hacia los atractivos de la comuna.

En relación con la variedad de atractivos turísticos de diversa jerarquía y categoría existentes en la comuna de emplazamiento del Proyecto, que al ser analizados permitió determinar que la zona de

emplazamiento del Proyecto posee un valor turístico bajo, descartándose afectación al valor paisajístico, a los atractivos naturales, al valor cultural y al valor patrimonial.

Los atractivos turísticos más relevantes para el proyecto son con Jerarquía Nacional, categoría “Sitio Natural” el Seno Skyring, próximo a la ubicación del proyecto a 0,1 km; Reserva Nacional Kawésqar en el límite y el Parque Nacional Kawésqar a 13,2 y 15,5 km.; entre otros con Jerarquía Regional tales como: y Estancia Skyring a 0,8 km , así como en esta jerarquía podemos mencionar la ciudad de Río Verde en la categoría de “Folklore”, distante a 35,6 Km.; y con Jerarquía Internacional podemos encontrar Estrecho de Magallanes sector 1, en la categoría “Sitio Natural”, distante 116,0 Km en línea recta del proyecto hacia el suroeste.

El proyecto se emplaza del destino turístico consolidado identificado, pero cabe señalar que el sitio en particular del proyecto no cuenta con sitios de interés turísticos, es por esto por lo que, se ha establecido que no genera efectos adversos significativos sobre el valor ambiental y paisajístico. En virtud de esto se recomienda que el diseño del proyecto genere el menor corte visual y que los colores sean acordes al fondo escénico del lugar de emplazamiento.

12. Elaboración Declaración de Impacto Ambiental:

Con fecha 15 de diciembre de 2021 y de acuerdo a lo establecido en la Carta Gantt, se envió para revisión de la contraparte técnica y del titular un primer borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, conteniendo los capítulos 1, 2 y 3 relacionados con la identificación general del proyecto, contenidos comunes establecidos en el título III, párrafo 1° del D.S. N° 40/2012 y la descripción del proyecto en sus fases de construcción, operación y abandono.

A la fecha del presente informe, se han realizado dos revisiones adicionales a la indicada en el párrafo anterior, por lo que se cuenta con la versión 03 de la Declaración de Impacto Ambiental, actualmente en proceso de revisión.

El proyecto “Puerto Nuevo” perteneciente a Skysal S.A., corresponde a un proyecto portuario para la atención de naves mayores y menores, destinadas a la transferencia de carga, transporte de pasajeros y también se encuentra orientado a servir de plataforma e infraestructura para el desarrollo de proyectos turísticos que se desarrollen en el área de Seno Skyring, así como también cuenta con la capacidad para prestar servicios de conectividad a la comunidad en diversas materias, entre ellas el apoyo logístico en caso de evacuaciones médicas, servicios a la industria ganadera, apoyo al gobierno comunal, provincial o regional para el recorrido del territorio, entre otras. El proyecto se ubica en el sector de Ensenada Moreno, Seno Skyring, Km 83,3 de la Ruta Y-50, Comuna de Río Verde, Provincia de Magallanes, Región de Magallanes y Antártica Chilena.

Puerto Nuevo se encuentra operando desde el año 2015, en virtud de la Resolución Exenta N° 340 de fecha 03 de diciembre de 2015 del Servicio de Evaluación Ambiental en respuesta a una consulta de pertinencia. Sin embargo, atendiendo a un proceso de fiscalización realizado por la SMA, el proyecto debe ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental debido a requerimiento establecido por la Superintendencia de Medio Ambiente en su Resolución Exenta N° 1415 del 16 de junio de 2021, que estableció que el proyecto Puerto Nuevo, configura la tipología de ingreso contenida en el literal f) del artículo 10 de la Ley N° 19.300, desarrollado en el artículo 3° literal f.1) del RSEIA.

De acuerdo a lo anterior, y aun cuando el puerto cuenta con la infraestructura para atender naves mayores y menores, el proyecto pretende obtener la calificación favorable para operar naves mayores y menores en el puerto.

El proyecto considera movilizar anualmente a plena capacidad en torno a las 120.000 toneladas de carga, distribuidas entre cosecha, alimento y carga general.

Para la operación de naves mayores y menores, Puerto Nuevo cuenta con 2 concesiones marítimas otorgadas, la primera de ellas corresponde a la concesión marítima otorgada mediante D.S. (M) N° 62 de fecha 26 de enero de 2015, la cual ampara una rampa para la operación de naves mayores y menores y que es donde actualmente el puerto realiza operaciones sólo con naves menores.

En esta concesión marítima se encuentra actualmente construida una rampa conformada por 6 losetas de hormigón de 1,95 x 2,95 metros, coronada por un muro de hormigón armado de sección variable en la vertical (0.40 a 0.25m), fundado sobre una zapata de hormigón armado de ancho constante 1.50m. Este elemento se posiciona a lo largo del perímetro de la rampa entre sus caras, sirviendo como contención del material de relleno, lo que ha permitido la atención a naves menores y mayores que prestan servicios a la industria acuícola instalada en Seno Skyring, movilizando y transfiriendo insumos, alimento, redes, cosecha, pertrechos y carga logística en general.

La segunda concesión, corresponde a aquella otorgada mediante D.S. (M) N° 459 de fecha 28 de agosto de 2015, la cual fue renovada por D.S. N° 446 de fecha 05 de noviembre de 2021, todas del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría para las Fuerzas Armadas. Esta concesión consta de 2 sectores, sector norte y sector sur. En el sector norte se encuentran ubicados 2 muelles que son utilizados por empresas de servicio que realizan transporte y/o traslado de pasajeros a distintos puntos del Seno Skyring y hacia otras áreas como Golfo Xaltegua y adyacentes.

El sector sur de la concesión marítima ya indicada fue otorgado para amparar la operación de una rampa para naves mayores y menores.

Por último, actualmente el titular se encuentra en proceso de tramitación para el otorgamiento de una nueva concesión marítima mayor, ubicada en el sector adyacente a la concesión otorgada por D.S. (M) N° 62/2015. Esta concesión marítima constará de 6 distintos sectores, uno de los cuales considera una ampliación a la rampa amparada por el D.S. N° 62/2015 donde se instalaría un muelle flotante para recibir naves de gran envergadura y el resto asociados a patios de trabajo y maniobras así como para una rampa adicional y un segundo muelle flotante en sectores de playa y fondo de mar.

El proyecto debe someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), Según la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y su modificación Ley N° 20.417 en el **artículo 10, Letra f)** “Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos” y **artículo 3°** del D. S. N° 40/2012, **Letra f.1)** “Se entenderá por puerto al conjunto de espacios terrestres, infraestructura e instalaciones, así como aquellas áreas marítimas, fluviales o lacustres de entrada, salida, atraque, desatraque y permanencia de naves mayores, todos ellos destinados a la prestación de servicios para la actividad comercial y/o productiva, excluyendo aquellos cuyo fin sea únicamente la conectividad interna del territorio”.

13. Comentarios finales:

A la fecha del presente reporte de avance, se cuenta con todos los informes complementarios terminados, los que corresponden a:

Informe Arqueológico
Informe Biodiversidad
Informe de Emisiones Atmosféricas
Informe Forestal
Informe Medio Humano
Informe Paisaje y Turismo
Informe Ruido componente humana, fauna y Vibraciones
Informe Ruido Submarino
Informe Vial Básico

La Declaración de Impacto Ambiental se encuentra elaborada en un 95% restando para terminar solamente la revisión del último borrador de la DIA después de lo cual se realizan las correcciones que corresponda para concluir con el documento final que será ingresado a evaluación al SEIA.

Aun cuando hubo algunos retrasos en la entrega de algunos informes respecto de las fechas originales que fueron planteadas en la Carta Gantt inicialmente presentada, estos atrasos consideraron finalmente las actualizaciones de información que se han ido generando en el proceso de revisiones de la DIA, por lo tanto, los plazos finales de entrega de estos informes incluyen también las revisiones a los mismos.

Se cumplió con la fecha de entrega del borrador 04 de la DIA del proyecto, la que fue enviada a revisión el día 17 de mayo de acuerdo a lo indicado en carta Gantt.

Titular entregó los antecedentes legales con fecha 23 de mayo de 2022.

De acuerdo a la Carta Gantt presentada a consideración de la Autoridad, la fecha de ingreso de la Declaración de Impacto Ambiental se estima para el día 02 de junio de 2022, por lo que atendiendo al nivel de avance de la Declaración de Impacto Ambiental y de los informes que se han elaborado para su presentación, este plazo no se vería alterado.

Sin embargo, dado que el proyecto por su tipología de ingreso considera carga ambiental, la fecha de admisión a trámite de la Declaración de Impacto Ambiental no se concretaría hasta el día 18 de junio de 2022.