

**REQUIERE A LOGÍSTICA Y SERVICIOS LIMITADA EL
INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO
AMBIENTAL DEL PROYECTO “ASTILLERO OLVOL”,
BAJO APERCIBIMIENTO DE SANCIÓN.**

RESOLUCIÓN EXENTA N° 2552

SANTIAGO, 02 de diciembre de 2021

VISTOS:

Lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley N°20.417, que establece la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “LOSMA”); en la Ley N°19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, “Ley N°19.300”); en el Decreto Supremo N°40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente que fija el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “Reglamento del SEIA” o “RSEIA”); en la Ley N°19.880, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en la Ley N°18.834 que Aprueba el Estatuto Administrativo; en el Decreto con Fuerza de Ley N°3, de 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N°2124, de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que fija su organización interna; en la Resolución Exenta N°769, de 2015, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que establece el Instructivo para la Tramitación de los Requerimientos de Ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el expediente administrativo de requerimiento de ingreso REQ-031-2021; en el Decreto Supremo N°31, de 2019, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra Superintendente; en la Resolución Exenta RA 119123/129/2019, de 2019, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que nombra Fiscal; en la Resolución Exenta RA 119123/45/2021, de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente que nombra Jefa del Departamento Jurídico, y en la Resolución N°7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES GENERALES.

1° La Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “Superintendencia” o “SMA”) fue creada para ejecutar, organizar y coordinar el seguimiento y fiscalización de las Resoluciones de Calificación Ambiental, de las medidas de los Planes de Prevención y, o de Descontaminación Ambiental, del contenido de las Normas de Calidad Ambiental y Normas de Emisión, y de los Planes de Manejo, cuando corresponda, y de todos aquellos otros instrumentos de carácter ambiental que establece la ley; así como imponer sanciones en caso que se constaten infracciones de su competencia.

2° Luego, los literales i) y j) del artículo 3° de la LOSMA, establecen que esta Superintendencia tiene, entre otras funciones y atribuciones, la de requerir, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, “SEA”), mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de proyectos nuevos o de aquellos que cuenten con una resolución de calificación ambiental (en adelante, “RCA”), que sometan al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”) los proyectos,

modificaciones o ampliaciones que, conforme al artículo 10 de la Ley N°19.300, requieran contar con una resolución de calificación ambiental.

3° El artículo 8° de la Ley N°19.300, dispone que *“los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental (...).”* Por su parte, el artículo 10 de la mencionada Ley, establece un listado de los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que, por tanto, previo a ejecutarse, deberán someterse al SEIA.

4° Requerir el ingreso de un proyecto que ha eludido el SEIA, es una medida ordenada por la SMA en el marco de sus facultades de fiscalización, y que se adopta a través del inicio de un procedimiento administrativo especial, el cual no obsta ni impide el posterior inicio de un procedimiento sancionatorio ambiental, para efectos de imponer las sanciones que correspondan por los incumplimientos normativos incurridos por un titular, en atención al lapso de tiempo en que ejecutó irregularmente su actividad.

5° Lo anterior, ha sido reconocido por la jurisprudencia de la Contraloría General de la República, Dictamen N°18602 de 2017 al señalar que *“(...) es menester puntualizar que la circunstancia que el titular someta voluntariamente su proyecto o actividad al SEIA después de iniciada su ejecución, es sin perjuicio de la sanción que la SMA pueda imponerle con arreglo al artículo 35, letra b), de su ley orgánica, como también de la responsabilidad por daño ambiental que haya podido originarse a su respecto a causa de tal ejecución irregular”*.

6° En aplicación de estas competencias, en lo sucesivo se expondrán una serie de antecedentes que le permiten a la Superintendencia requerir, bajo apercibimiento de sanción, a Logística y Servicios Limitada (en adelante, “el Titular” o “la Empresa”), el ingreso al SEIA del proyecto **“Astillero Olvol”** (en adelante, “proyecto”), ubicado en el kilómetro 7.5, Ruta 9 Sur, camino a Leñadura, comuna de Punta Arenas, provincia de Magallanes, región de Magallanes y Antártica Chilena, debido a que cumple con lo dispuesto en el literal f) del artículo 10 de la Ley N°19.300, y en particular, con el subliteral f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

II. **SOBRE LAS DENUNCIAS, ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN REALIZADAS Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.**

7° Con fecha 19 de febrero de 2021 ingresó una denuncia electrónica a esta Superintendencia, 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”.

8° Mediante el Oficio ORD. MAG. N°10, 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

9° Con posterioridad, con fecha 23 de febrero de 2021, ingresó a la Oficina de Partes de la Superintendencia el Oficio C.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 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 disposición de desechos.

10° Mediante el Oficio ORD. MAG. N°9, 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.

11° Con el propósito de analizar y estudiar los hechos denunciados, la Superintendencia realizó una inspección ambiental 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, antecedentes que fueron sistematizados en el Informe de Fiscalización Ambiental **DFZ-2021-380-XII-SRCA**.

12° Para efectos del presente análisis, resulta relevante señalar los siguientes antecedentes:

a) Inspección ambiental de fecha 26 de febrero de 2021.

13° Durante la inspección ambiental, 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.

14° 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 Previsionista 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 salmónes, 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 mecánicos 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.

b) Oficio C.P.P.A Ord.N°12.000/37, de fecha 1 de marzo de 2021, de la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.

15° En dicho oficio 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”.

c) Antecedentes aportados por el titular.

16° 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.

17° 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*”.

18° En suma, en lo que respecta a la descripción general del proyecto, es posible mencionar que éste 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 mecánicos 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.

19° En atención a los antecedentes recopilados en las actividades de fiscalización, se concluyó que el proyecto “Astillero Olvol” cumple con la tipología de ingreso establecida en el literal f) del artículo 10 de la Ley N°19.300, especificado en el literal f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

III. INICIO DE PROCEDIMIENTO DE
REQUERIMIENTO DE INGRESO AL SEIA Y
REBELDÍA DEL TITULAR.

20° Sobre la base de las conclusiones del Informe de Fiscalización Ambiental, con fecha 23 de julio de 2021, mediante Resolución Exenta N°1662, esta Superintendencia dio inicio a un procedimiento de requerimiento de ingreso al SEIA, con la finalidad de indagar si el proyecto “Astillero Oval” configura alguna de las tipologías de ingreso definidas en el artículo 10 de la Ley N°19.300. En el marco de este procedimiento, se confirió traslado al titular para que, en el plazo de 15 días hábiles, hiciera valer las observaciones, alegaciones o pruebas que estimara pertinentes. Dicha resolución fue notificada con fecha 29 de julio de 2021, mediante correo electrónico a las casillas maestranza@l-s.cl y gerencia@l-s.cl. Con posterioridad, el traslado al titular fue reiterado mediante Resolución Exenta N°2264, de fecha 13 de octubre de 2021, otorgando un plazo de 07 días hábiles, la que fue notificada en forma personal con fecha 14 de octubre de 2021.

21° Por carta de fecha 25 de octubre de 2021, dentro del plazo otorgado por la Superintendencia, el titular solicita una prórroga adicional para evacuar traslado, otorgándose para dichos efectos, mediante Resolución Exenta N°2332, de fecha 26 de octubre de 2021, un aumento de plazo de 3 días hábiles, contados desde el cumplimiento del plazo originalmente establecido, por lo que el titular debía evacuar traslado a más tardar con fecha 29 de octubre de 2021. Dicha resolución fue notificada en forma personal con fecha 27 de octubre de 2021.

22° Cabe señalar que a la fecha no consta ingreso de presentación por parte del titular, para hacer presente sus alegaciones, en el marco del traslado conferido.

IV. SOBRE EL PRONUNCIAMIENTO DEL SEA.

23° Mediante Oficio ORD. N°2799, de fecha 29 de julio de 2021, la SMA solicitó un pronunciamiento a la Dirección Regional SEA región de Magallanes y Antártica Chilena, en adelante “el SEA”, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3°, literal i) de la LOSMA, respecto del proyecto “Astillero Oval”. Lo anterior, fue respondido mediante Oficio ORD. N°20211210920, de fecha 25 de agosto de 2021.

24° En su pronunciamiento, el SEA tuvo en consideración los siguientes antecedentes, según se detalla a continuación:

- (i) 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*”.
- (ii) Por lo anterior, corresponde determinar si el proyecto reúne las características de Astillero, que deberá ingresar al SEIA o de un Varadero, que resulta exceptuado de dicho ingreso.

- (iii) De la inspección en terreno por parte de la SMA, se constató 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 taller mecánico, taller de soldadura, pañol de soldadura, y bodega de gases, así como otras instalaciones, equipos y herramientas.
- (iv) Lo anterior permite determinar que se trata de 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, lo cual fue declarado por trabajadores del lugar.
- (v) 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, y en el mismo sentido, el Oficio C.P.P.A. Ord. N°12.000/45/2021, reconoce al Proyecto como Astillero Menor, el que define como “Aquellas instalaciones que cuente con las características para construir y/o reparar naves hasta 200 de arqueado bruto”.
- (vi) El titular acompaña el documento denominado “Nómina de astilleros menores por puerto año 2019”, en el cual consta que Maestranza Olvol S.A. 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.
- (vii) A partir de los antecedentes mencionados, **el SEA concluye que 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 N°19.300, y en el literal f.3) del artículo 3 del Reglamento del SEIA.**

V. SOBRE LA TIPOLOGÍA DE INGRESO AL SEIA APLICABLE AL CASO.

25° Como ha sido expuesto en el desarrollo de este procedimiento administrativo, la tipología que corresponde analizar, en función de la descripción del proyecto, es la listada en el literal f) del artículo 10 de la Ley N°19.300, en relación al literal f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

26° El artículo 3° del Reglamento del SEIA en su literal f.3) señala, que:

“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 marítimos. [...]”

f.3) 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.”

27° En **relación al literal f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA**, conforme a la actividad de inspección ambiental y al análisis de los antecedentes recopilados, el proyecto “Astillero Olvol”, reúne las características de Astillero, atendido que cuenta con instalaciones que permiten la construcción y reparación, tanto de naves o

embarcaciones como de artefactos navales, no siendo aplicable la exclusión señalada en la parte final de la tipología en análisis.

28° Cabe señalar que, 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 el año 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.

29° Por otra parte, en la actividad de terreno realizada en el mes de febrero de 2021, se constató que a esa fecha el proyecto continuaba en operación en similares circunstancias a las autorizadas el año 2019, por tanto, continuaba con capacidad para construir y reparar naves de hasta 200 TRG.

30° Lo anterior implica que el titular desarrolla su actividad configurando la tipología de ingreso en análisis, y a la misma conclusión llega el SEA mediante el Oficio ORD. N°20211210920, de fecha 25 de agosto de 2021, debiendo requerir una resolución de calificación ambiental previa para su ejecución.

VI. CONCLUSIONES.

31° En consecuencia, de acuerdo a lo expuesto, se concluye que el proyecto “Astillero Olvol” cumple con la tipología descrita en el literal f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

32° En el presente procedimiento administrativo, se cumplió con todas las formalidades exigidas por la Ley, es decir, se realizó la etapa investigativa, se emitió un informe técnico de fiscalización ambiental, se consultó al Servicio de Evaluación Ambiental y se dio emplazamiento al titular del proyecto denunciado en dos oportunidades, incluso se otorgó un aumento de plazo para poder contar con las observaciones, alegaciones o pruebas que el titular pudiese aportar.

33° En virtud de todo lo anteriormente expuesto, se procede a resolver lo siguiente:

RESUELVO:

PRIMERO: REQUERIR, BAJO APERCIBIMIENTO

DE SANCIÓN, a Logística y Servicios Limitada, RUT N°76.297.962-4, en su carácter de titular del proyecto “Astillero Olvol”, ubicado en el kilómetro 7.5, Ruta 9 Sur, camino a Leñadura, comuna de Punta Arenas, provincia de Magallanes, región de Magallanes y Antártica Chilena, el ingreso de éste al SEIA, por configurarse la tipología de ingreso contenida en el artículo 10 literal f) de la Ley N°19.300, y en particular el literal f.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

SEGUNDO: OTORGAR PLAZO DE DIEZ (10) DÍAS

HÁBILES, contados desde la notificación de la presente resolución, para presentar a esta Superintendencia, para su revisión y validación, un cronograma de trabajo donde se identifiquen los plazos y acciones en que será ingresado al SEIA el proyecto “Astillero Olvol”.

TERCERO: PREVENIR (i) que de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 8° de la Ley N°19.300, las actividades que han eludido el SEIA, no podrán seguir ejecutándose, mientras no cuenten con una resolución de calificación ambiental que lo autorice; y (ii) que el titular, al ingresar su proyecto al SEIA, deberá hacer presente la circunstancia de haber sido requerido por esta Superintendencia.

CUARTO: FORMA Y MODOS DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA. En atención a la emergencia sanitaria suscitada por el brote de COVID-19, la información requerida debe ser enviada desde una casilla de correo válida a oficinadepartes@sma.gob.cl, entre las 09:00 y 13:00 horas. Lo anterior, deberá ser presentado junto a una carta conductora que haga mención al presente requerimiento y se asocie al proceso **REQ-031-2021**.

En caso que la información que deba remitir a este servicio conste en varios archivos, deberá realizarlo mediante una plataforma de transferencia de archivos, adjuntando el vínculo correspondiente. Para ello, deberá indicar el nombre completo, teléfono de contacto y correo electrónico del encargado, con el objeto de poder contactarlo de inmediato, en caso de existir algún problema con la descarga de los documentos.

Adicionalmente, si dentro de la información remitida, se encuentran antecedentes en formatos .kmz, .gpx, .shp, .xls, .doc, .jpg, entre otros, que permitan la visualización de imágenes y el manejo de datos, deberá entregarse un duplicado de la misma, en una copia en PDF (.pdf). En el caso de mapas, se requiere que, además de ser entregados en uno de los formatos originales anteriormente señalados, estos sean ploteados, y ser remitidos también en duplicados, formato PDF (.pdf).

QUINTO: RECURSOS QUE PROCEDEN EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN. De conformidad a lo establecido en el Párrafo 4° del Título III de la LOSMA, artículo 56, en contra de la presente resolución procede el reclamo de ilegalidad ante el Tribunal Ambiental, dentro del plazo de quince días hábiles, contados desde la notificación de esta resolución. Lo anterior, sin perjuicio de los medios de impugnación que establece la Ley N°19.880.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y DESE CUMPLIMIENTO.

CRISTÓBAL DE LA MAZA GUZMÁN
SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE

PTB/GAR/MMA

Notificación personal:

- Logística y Servicios Limitada, domicilio en Pasaje Elías Braun N°1327, Punta Arenas.

C.C.:

- Gobernación Marítima de Punta Arenas, correo electrónico: desnavcppta@directemar.cl

- Ignacio Oneil, correo electrónico: ignacio.oneils@gmail.com

- Dirección Regional de Magallanes y la Antártica Chilena, Servicio de Evaluación Ambiental, correo electrónico: oficinapartes.sea.magallanes@sea.gob.cl
- Fiscal, SMA
- Departamento Jurídico, SMA.
- Oficina Regional de Magallanes, SMA.
- Oficina de Partes, SMA.

REQ 031-2021

Expediente N°: 28.661

Memorandum N°: 53.031

