

ORD. N° : 222

ANT. : **ORD. N° 20221210213**, de fecha 24 de enero de 2022, sobre solicitud de pronunciamiento de la DIA “Mejoramamiento capacidad de Atraque Terminal Marítimo de Puerto Natales”.

MAT. : Remite pronunciamiento sobre DIA “Mejoramamiento Capacidad de Atraque Terminal Marítimo de Puerto Natales”.

PUERTO NATALES, 10-02-2022

DE : **ALCALDESA COMUNA DE NATALES**
SRA. ANTONIETA OYARZO ALVARADO

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

Estimado:

Junto con saludar, por medio del presente, la Alcaldesa que suscribe, se permite emitir **PRONUNCIAMIENTO** en el marco de la **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA) PRESENTADA POR** el titular **RODRIGO ALEJANDRO POMMIEZ ARAVENA**, en representación de **EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL (EPA)**, del proyecto en **EVALUACIÓN AMBIENTAL** denominado:

‘MEJORAMIENTO CAPACIDAD DE ATRAQUE TERMINAL MARÍTIMO DE PUERTO NATALES’ ubicado en la Comuna de Natales.

Revisados los **ANTECEDENTES DEL PROYECTO**, es posible realizar las siguientes observaciones:

1.- En CAPÍTULO VI, referido a la RELACIÓN DEL PROYECTO CON LAS POLÍTICAS, PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO REGIONAL Y COMUNAL:

1.1.- PUNTO 6.2. Se solicita al titular, **PRONUNCIARSE** en detalle de **QUÉ MANERA** su **PROYECTO SE VINCULA CON LOS EJES DE DESARROLLO ESTABLECIDOS EN EL PLADECO DE LA COMUNA DE NATALES 2017-2025**, aprobado mediante **DECRETO ALCALDICIO N° 0544**, de fecha **09 DE ABRIL DE 2021**. Si bien el titular menciona los **EJES DE DESARROLLO** que contiene este instrumento de planificación comunal, **NO QUEDA CLARO, CÓMO EL PROYECTO SE RELACIONA CON LOS EJES DE DESARROLLO COMUNALES**, en especial se solicita expresa mención a los siguientes aspectos:

EJE N°2 DESARROLLO PRODUCTIVO:

- **OBJETIVO N° 2.1.3** *“Promover el fortalecimiento de la oferta público privada de capacitación con la comuna, con pertinencia para la empleabilidad y vinculación con los sectores productivos”.*
- **OBJETIVO N° 2.4.1** *“Fomentar la producción limpia y generación de residuos de los sectores productivos (pesca, artesanal agricultura, ganadería, forestal, comercio, turismo, etc.)”.*

EJE N°3 TURISMO:

- **OBJETIVO N° 3.1.4** *“Fortalecer la oferta del destino turístico en base a la puesta en valor del patrimonio cultural y natural (turismo de intereses especiales que incluye el turismo científico, estanciero y minero)”.*
- **OBJETIVO N° 3.2.1** *“Fortalecer y capacitar para entregar un mejor servicio”.*

- **OBJETIVO N° 3.2.2** *“Incentivar la sostenibilidad del destino turístico”.*
- **OBJETIVO N° 3.2.3** *“Incentivar la responsabilidad empresarial sostenible”.*

EJE N°5 MEDIO AMBIENTE:

- **OBJETIVO N° 5.3.1** *“Manejar adecuadamente los residuos de la Comuna, incentivando una cultura de minimización y reciclaje”, vinculando la gestión integral de residuos, dando énfasis al cumplimiento del artículo N°2 de la Ley N°20.920 de fomento al reciclaje, que introduce la Responsabilidad Extendida del Productor (REP).*

EJE N°6 DESARROLLO TERRITORIAL:

- **OBJETIVO N° 6.5.1** *“Promover una buena convivencia vial urbana y rural según la normativa vigente”, dando énfasis al mejoramiento de gestión vial y tránsito urbano.*

2.- El titular **NO CONSIDERA** los siguientes **INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMUNAL**, a los cuales se **SOLICITA HACER MENCIÓN EXPRESA EN LA DIA Y EXPLICAR LA RELACIÓN DEL PROYECTO** en lo referido a:

2.1.- PLAN DE DESARROLLO TURÍSTICO (PLADETUR) NATALES – TORRES DEL PAYNE 2021-2024 aprobado mediante **DECRETO ALCALDICIO N°932**, de fecha **25 DE JUNIO DE 2021**:

Dicho instrumento en su **IMAGEN OBJETIVO**, señala: *“...El destino intercomunal Natales – Torres del Paine al año 2024, presenta un sector productivo del turismo reactivado, recuperando la oferta, demanda y empleo, previos a la Pandemia mundial por Covid; con la conciencia medioambiental y turística de su población fortalecida, habiendo colocado en valor su naturaleza, paisaje y patrimonio cultural.*

En el marco de un modelo de desarrollo turístico sostenible, funciona en coherencia con su calidad de Reserva de la Biósfera, la actividad turística en el

destino se verá potenciada por un sistema de gobernanza público-privada fortalecido, con normativas de seguridad pertinentes; además de lineamientos de gestión orientados hacia el mejoramiento de la infraestructura y la conectividad, la innovación en las modalidades y experiencias turísticas, la incorporación de los pueblos originarios y una oferta con emprendedores y personal técnico capacitado.

En este destino turístico intercomunal los municipios lideran y articulan la gobernanza público-privada”.

En razón a lo precedentemente señalado, se solicita al titular **CONSIDERAR SU VINCULACIÓN CON LA IMAGEN OBJETIVO Y LOS EJES ESTRATÉGICOS** de dicho instrumento.

2.2.- ESTRATEGIA ENERGÉTICA LOCAL 2018 (EEL) DE LA COMUNA DE NATALES:

La referida estrategia, surge del **PROGRAMA COMUNA ENERGÉTICA DEL MINISTERIO DE ENERGÍA**, como una herramienta de gestión y acreditación para las comunas de Chile.

El titular **NO MENCIONA**, ni relaciona este instrumento, se **SOLICITA INCORPORAR Y SEÑALAR DE QUÉ MANERA SE VINCULA SU PROYECTO CON LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE Y EL USO DE ENERGÍAS RENOVABLES NO CONVENCIONALES (ERNOC).**

2.3.- ESTRATEGIA AMBIENTAL COMUNAL (2019-2021) DE LA COMUNA DE NATALES:

Este instrumento busca mejorar la **GESTIÓN AMBIENTAL A NIVEL LOCAL**, al respecto el titular no menciona ni relaciona este instrumento.

Se solicita incorporar y señalar **DE QUÉ MANERA SE VINCULA EL PROYECTO A LA ESTRATEGIA AMBIENTAL COMUNAL**, en aspectos como

la **CONTRIBUCIÓN A LA DISMINUCIÓN DE RESIDUOS GENERADOS** en la comuna de Natales, la **ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO**, la **PROTECCIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**, entre otros.

2.4.- DECLARATORIA DE ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO (ZOIT) DESTINO TORRES DEL PAYNE:

El **DECRETO N°147**, publicado en el Diario Oficial con fecha **12 DE AGOSTO DE 2019**, en el considerando N°6, se señala lo siguiente: *“...Las acciones en torno al desarrollo turístico son planificadas e implementadas gracias a la coordinación y cooperación público-privada, y son coherentes con el territorio, lo que ha permitido la conservación de sus áreas silvestres protegidas, el encadenamiento productivo y el posicionamiento de productos turísticos en estancias y en los centros poblados, logrando un desarrollo integral e inclusivo del destino”*.

Al respecto, el **TITULAR NO SE PRONUNCIA DE QUÉ MANERA EL PROYECTO SE RELACIONA CON LA DECLARATORIA ZOIT**, por tanto, se hace necesario, que exista referencia sobre los **POSIBLES IMPACTOS EN EL VALOR TURÍSTICO DE LA ZONA**.

2.5.- PLAN DE GESTIÓN 2022-2026, RESERVA DE LA BIOSFERA PARQUE TORRES DEL PAYNE, DECLARADA POR ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA (UNESCO):

El proyecto no hace **NINGUNA REFERENCIA**, de la vinculación del mismo con la referida declaración.

Por tanto, se solicita al titular que describa de qué manera las actividades que ocurrirán **EN EL MUELLE** y en **LA TIERRA**, afectarán la **DECLARACIÓN de RESERVA DE LA BIOSFERA** por la **UNESCO**, toda vez que el **LUGAR DE EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO**, se encuentra dentro de la **ZONA DE TRANSICIÓN (O DE USO MÚLTIPLE)**, donde es posible realizar

ACTIVIDADES QUE PROMUEVAN UN DESARROLLO ECONÓMICO Y HUMANO SOSTENIBLE DEL TERRITORIO, en los ámbitos SOCIAL, CULTURAL Y ECOLÓGICO.

Dicha **ZONA DE TRANSICIÓN (O DE USO MÚLTIPLE)**, también considera al **CANAL SEÑORET**, como parte del **FIORDO ÚLTIMA ESPERANZA**, el que cuenta con más de un **CENTENAR DE ESPECIES DE AVES REGISTRADAS**, siendo posible observar desde la Costanera de Puerto Natales numerosos **CISNES COSCOROBA Y DE CUELLO NEGRO**.

Por otro lado, la **ZONA DE TRANSICIÓN** posee una **FUNCIÓN DE DESARROLLO**, cuyo propósito busca: *“Fomentar un desarrollo económico y humano sostenible desde los puntos de vista sociocultural y ecológico, reconociendo como actividades económicas principalmente a la ganadería y turismo”* (pág. 87. Libro Reserva de la Biosfera Torres del Payne, Desafíos de un nuevo territorio, 2020).

Asimismo, el Municipio de Natales, es parte del **CONSEJO CONSULTIVO DE LA RESERVA DE LA BIOSFERA TORRES DEL PAYNE** desde el año 2003; miembro del **COMITÉ DE GESTIÓN DE LA RESERVA DE BIOSFERA TORRES DEL PAYNE** desde el 2017, instancia donde se establecen los compromisos y propuestas para la **SUSTENTABILIDAD DE LA RESERVA DE LA BIOSFERA TORRES DEL PAYNE**, plasmados en el **PLAN DE GESTIÓN DE LA RESERVA DE BIOSFERA TORRES DEL PAINÉ 2018-2021** y en **EL PLAN DE GESTIÓN RESERVA DE BIOSFERA TORRES DEL PAINÉ 2022-2026**.

La Municipalidad de Natales, es un activo miembro en propender a cumplir con el **MARCO ESTATUTARIO DE LA RED MUNDIAL DE RESERVAS DE BIOSFERA ARTÍCULO 3**, que indica que el **TERRITORIO** propuesto **DEBE SER CAPAZ** de **CUMPLIR Y MANTENER LAS FUNCIONES DE CONSERVACIÓN, DESARROLLO Y APOYO LOGÍSTICO**.

En este sentido, estas **TRES FUNCIONES** deben orientarse a potenciar el Desarrollo socioeconómico y el Apoyo logístico intergubernamental de las zonas pobladas y productivas en pequeña y mediana escala (Zonas Tampón y de Transición) y centrando las acciones de Conservación en las Zonas Núcleo; por lo cual, hace suya la **MISIÓN Y VISIÓN DE SU ESTATUTO**, de observar **UNA PLANIFICACIÓN DE LARGO PLAZO**, que impulse y vele por la **SUSTENTABILIDAD DEL TERRITORIO**, sobre la base de un modelo reconocido a nivel nacional y mundial, que definen su objetivo de **‘ESTABLECER Y PROMOVER UN MODELO DE DESARROLLO SUSTENTABLE DENTRO DEL TERRITORIO DE LA RESERVA DE BIOSFERA TORRES DEL PAINE’**; en base a **CINCO DEFINICIONES ESTRATÉGICAS**, a saber:

- a. Funcionamiento eficaz de la Reserva de Biosfera
- b. Reserva de Biosfera como laboratorio de sustentabilidad
- c. Contribuir y fortalecer la conservación del patrimonio cultural y natural en el territorio
- d. Gestión de la Reserva de Biosfera como plataforma de desarrollo económico sustentable.
- e. Contribución al desarrollo social y cultural del territorio, reconociendo y valorando su identidad local y potenciando la investigación, capacitación y educación.

En este sentido, cabe recordar que el **AÑO 2014**, la **RESERVA DE BIOSFERA TORRES DEL PAINE** entró dentro de la **‘ESTRATEGIA DE SALIDA’ DE UNESCO**, que **SIGNIFICABA PERDER SU CONDICIÓN Y SER EXPULSADA DE LA RED MUNDIAL DE RESERVAS DE BIOSFERA**, en tanto, no mejorara su credibilidad y calidad, dentro de la **RED MUNDIAL DE RESERVAS DE BIOSFERA** y el compromiso del Estado de establecer las normas necesarias para sus **RESERVAS DE BIOSFERA**, de modo que fuesen plenamente operativas y se ajustaran a los criterios definidos en el Marco Estatutario de la Red Mundial de Reservas de Biosfera.

La **AMENAZA DE EXPULSIÓN** de la **RESERVA DE BIOSFERA TORRES DEL PAINE, DE LA RED MUNDIAL DE RESERVAS DE BIOSFERA**, ha sido **AMORTIGUADA SOLO EL AÑO 2020**, atendida **UNA SERIE DE MEDIDAS ADOPTADAS DESDE EL 2017** por los **MIEMBROS DEL COMITÉ DE GESTIÓN DE LA RESERVA DE BIOSFERA TORRES DEL PAINE**, en vista de cumplimiento de los **OBJETIVOS DE MODELO DE DESARROLLO SUSTENTABLE TERRITORIAL DESCRITAS EN SU PLAN DE GESTIÓN**.

En consecuencia, la presente **DIA NO DECLARA, NI MENCIONA QUE EL PROYECTO EN EVALUACIÓN, SE ENCUENTRA EMPLAZADO DENTRO DE LA ZONIFICACIÓN RESERVA TORRES DEL PAINE, ESPECÍFICAMENTE EN LA ZONA DE USO MÚLTIPLE**; lo cual **NO PUEDE SER SOSLAYADO**, toda vez que de aprobarse este proyecto sin la referida consideración, podría significar poner en riesgo la credibilidad y calidad de Reserva de Biosfera Torres del Paine, dentro de su condición de integrante de la Red Mundial de Reservas de Biosfera, y vuelva a generar cuestionamientos a la validez de su clasificación por UNESCO, al no considerar, ni atender los objetivos, ni definiciones Estratégicas de la Reserva de Biosfera Torres del Paine, plasmado en su **PLAN DE GESTIÓN DE LOS PERIODOS: 2018-2021, 2022-2026**.

2.6.- PRESENCIA DE HUMEDALES URBANOS:

El proyecto se **EMPLAZA DENTRO DEL FIORDO ÚLTIMA ESPERANZA**, (NOMBRE_HUMEDAL: Golfo Almirante Montt, CODIGO_HUMEDAL: HUR-12-08) que es parte del **INVENTARIO NACIONAL DE HUMEDALES URBANOS** declarados como tal por el Ministerio del Medio Ambiente, **PROTEGIDOS POR LA LEY N°21.202** y cuyo Reglamento del Ministerio del Medio Ambiente y suscrito también, por el Ministerio de Obras Públicas, busca resguardar sus características ecológicas, de funcionamiento y de mantención del régimen hidrológico, tanto superficial como subterráneo.

Dado lo anterior, y al gran valor ecológico de humedal mencionado, la Municipalidad de Natales, está en proceso de solicitar el reconocimiento de la calidad de **HUMEDAL URBANO COSTERO** del **FIORDO DE ÚLTIMA**

ESPERANZA ante la SEREMI del Medio Ambiente región de Magallanes y Antártica Chilena.

No obstante, en razón de lo establecido por la **CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA A TRAVÉS DEL DICTAMEN N° E157665/2021** que estableció que para la **APLICACIÓN DEL LITERAL S) DEL ARTÍCULO 10 DE LA LEY N° 19.300**, Bases Generales del Medio Ambiente (LGBMA) **NO SE REQUIERE QUE EXISTA LA DECLARACIÓN DEL HUMEDAL URBANO DEL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE O QUE ÉSTA SE ENCUENTRE EN TRÁMITE, PARA LA PROTECCIÓN DE LOS HUMEDALES.**

Lo anterior, es concordante, con el **CRITERIO DE JURISPRUDENCIA DE LA CORTE SUPREMA** contenido en sus fallos de fechas 23 de julio de 2021 - **CAUSA ROL N° 21.970, DE 2021-** y 13 de septiembre de 2021 -**CAUSA ROL N° 129.273, DE 2020-**, donde se señala: “... **QUE UN HUMEDAL NO SE ENCUENTRE DECLARADO COMO URBANO EN CONFORMIDAD CON LA LEY N° 21.202 Y SU REGLAMENTO, NO OBSTA A QUE DEBA INGRESAR AL SEIA, EN VIRTUD DEL LITERAL s) DEL ARTÍCULO 10, LEY N° 19.300 (LGBMA)**”.

Por lo tanto, el proyecto **MEJORAMIENTO CAPACIDAD DE ATRAQUE TERMINAL MARÍTIMO DE PUERTO NATALES** y sus **ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN, SE EMPLAZAN EN UN ESPACIO DE GRAN VALOR ECOSISTÉMICO, ALTAMENTE VULNERABLE** frente a iniciativas que no explicitan los **IMPACTOS Y EXTERNALIDADES** asociadas a este Humedal Urbano, y que, por lo tanto, pudieran **AMENAZAR SU PROTECCIÓN.**

En consecuencia, el proyecto en evaluación, en tanto, afecta directamente a al **HUMEDAL URBANO FIORDO ÚLTIMA ESPERANZA**, por emplazarse en aquel lugar, además, de **SOMETERSE AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**, en atención, a la Ley 19.300 (**LGBMA**) Artículo 10, Letra s); debe

CONSIDERAR EL PLAN NACIONAL DE PROTECCIÓN DE HUMEDALES 2018-2022; así como **EL PLAN REGULADOR COMUNAL Y ORDENANZA DE HUMEDALES** (en proceso), a modo de precaver eventuales impactos que afecten la vida silvestre que tiene ese lugar de gran valor ecológico.

2.7.- PLAN REGULADOR COMUNAL 1987 (VIGENTE):

El **ÁREA DE EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO** está ubicada en la **ZONA ZP**. La cual dentro de sus **USOS PERMITIDOS** indica: **EQUIPAMIENTO DE ESCALA REGIONAL, INTERCOMUNAL Y COMUNAL DE TIPO SEGURIDAD**. Sin embargo, el Plan Regulador, señala como **USO DE SUELO PROHIBIDO**, los agentes:

- **TERMINALES DE TRANSPORTE**
- **TERMINALES RODOVIARIOS**
- **TERMINALES AGROPECUARIOS Y**
- **TERMINALES PESQUEROS**

Lo cual, hace que la **OPERACIÓN DE NAVES** de este sector productivo **ZONA ZP**, **NO SE ENCUENTRE PERMITIDO POR EL VIGENTE PLAN REGULADOR COMUNAL DE NATALES** (Plan Regulador Comunal del **AÑO 1987**, en su **CAPÍTULO IV**, cuando define las **ZONAS** de **MACRO-ÁREAS, ZONIFICACIÓN, USOS DE SUELOS Y NORMAS ESPECÍFICAS; PÁRRAFO 2º, ZONIFICACIÓN, ARTICULO 18, ÁREAS CONSOLIDADAS**)

En consecuencia, la **OPERACIÓN DE NAVES RELACIONADAS CON LA INDUSTRIA AGROPECUARIA Y PESQUERA, NO SON COMPATIBLES CON EL USO PERMITIDO POR EL PRC 1987, Y POR TANTO, LA OPERACIÓN DE NAVES DE LA INDUSTRIA SALMONERA**, en tanto, ésta queda definida de igual modo por el **MANEJO DE RECURSOS HIDROBIOLÓGICOS**, normados por la Ley 18.892, Ley General de Pesca y Acuicultura, texto refundido Decreto N°430, Economía Fomento y Reconstrucción, D.O. 21.01.1992.

2.7.1.- ACTUALIZACIÓN, PROSECUCIÓN Y TRAMITACIÓN PLAN REGULADOR COMUNA DE NATALES, REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA (EN DESARROLLO):

El Municipio de Natales actualmente se encuentra desarrollando el estudio de **ACTUALIZACIÓN, PROSECUCIÓN Y TRAMITACIÓN PLAN REGULADOR COMUNA DE NATALES, REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA, CON SU CORRESPONDIENTE 'ORDENANZA LOCAL' Y SU 'EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA'**; al respecto, la Ley General De Urbanismo y Construcciones (L.G.U.C.) ordena en su **ARTÍCULO N° 60 INCISO 3º** que ***TODO INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DEBERÁ INCLUIR LOS HUMEDALES URBANOS EXISTENTES EN CADA ESCALA TERRITORIAL EN CALIDAD DE ÁREA DE PROTECCIÓN DE VALOR NATURAL.***

En este sentido, en virtud de lo dispuesto en el **ARTÍCULO 2.1.18 DE LA O.G.U.C.**, señala que *las Áreas de Protección de Recursos de Valor Natural son todas aquellas en que existan zonas o elementos naturales protegidos por el ordenamiento jurídico vigente, tales como bordes costeros marítimos, lacustres o fluviales, parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales o humedales urbanos.*

En consecuencia, estos **CUERPOS NORMATIVOS** deben guardar coherencia lógica e interna entre sus disposiciones, los que hace que la actualización del Instrumento de Planificación Comunal, en desarrollo, considerará a lo menos lo siguiente:

El **FIORDO ÚLTIMA ESPERANZA** (NOMBRE_HUMEDAL: Golfo Almirante Montt, CODIGO_HUMEDAL: HUR-12-08) es un **HUMEDAL URBANO**, formando parte del Inventario Nacional de Humedales del Ministerio del Medio Ambiente.

En este sentido, el proyecto **MEJORAMIENTO CAPACIDAD DE ATRAQUE TERMINAL MARÍTIMO DE PUERTO NATALES** al emplazarse dentro del límite urbano de la ciudad que busca especialmente reconocer las **ÁREAS DE PROTECCIÓN DE RECURSOS DE VALOR NATURAL** de la comuna, en función de resguardarlas, por estimar que son elementos altamente vulnerables a factores vinculados al **CAMBIO CLIMÁTICO** como también a **AMENAZAS FÍSICAS** (extracción del caudal de agua y procesos de relleno), **QUÍMICAS** (descarga de residuos líquidos) y **BIOLÓGICAS** (depredadores domésticos no controlados e introducción de especies exóticas).

En este sentido, se reitera que el proyecto en evaluación, **NO CONSIDERA** dicha condición de **HUMEDAL URBANO DEL FIORDO ÚLTIMA ESPERANZA**, desconociendo los impactos y externalidades asociadas del proyecto en relación a las Áreas de Protección de recursos de Valor Natural.

Asimismo, la DIA en evaluación, **NO SEÑALA** en ninguno de sus apartados relacionados a la **ETAPA DE “OBRAS MARÍTIMAS”**, que dicho proyecto se **EMPLAZA EN UN HUMEDAL URBANO PROTEGIDO POR LA LEY 21.202 DE HUMEDALES URBANOS**, por lo tanto, debiese considerar **MEDIDAS EVIDENTES DE PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD BIOLÓGICA Y DE LOS ECOSISTEMAS DEL HUMEDAL QUE AFECTARÁ**, generando **EJES PROGRAMÁTICOS QUE DESCRIBAN DETALLADAMENTE LA INCORPORACIÓN DE SERVICIOS ECOSISTÉMICOS CONTINUOS** en vistas a conectar estructuras de protección y conservación de la biodiversidad biológica y de los ecosistemas del **HUMEDAL FIORDO ÚLTIMA ESPERANZA**, en miras al bienestar de la comunidad y el ecosistema natural presente.

Asimismo, junto al proceso de **ACTUALIZACIÓN, PROSECUCIÓN Y TRAMITACIÓN PLAN REGULADOR COMUNA DE NATALES, REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA**, se está desarrollando el **PLAN MAESTRO DE GESTIÓN DE TRÁNSITO DE PUERTO NATALES (2022)**, con miras a planificar la **CONFIGURACIÓN URBANA DE LA CIUDAD HASTA EL**

AÑO 2048; atendiendo a condicionantes de **SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, INCLUSIVIDAD Y DIGITALIZACIÓN.**

En este sentido, es profundamente relevante, para el municipio que suscribe, resolver los principales conflictos urbanos que enfrenta la ciudad; entre ellos, **LA DISCONTINUIDAD DEL BORDE COSTERO, LOS RIESGOS ASOCIADOS DE SEGURIDAD DE LA TRAMA PEATONAL, DE CICLOVÍAS Y DE LA CONSECUENTE CONGESTIÓN VIAL,** que produce y podría profundizar en su operación el **PROYECTO EN EVALUACIÓN AMBIENTAL: MEJORAMIENTO CAPACIDAD DE ATRAQUE TERMINAL MARÍTIMO DE PUERTO NATALES.**

El actual estudio **ACTUALIZACIÓN, PROSECUCIÓN Y TRAMITACIÓN PLAN REGULADOR COMUNA DE NATALES, REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA, NO PROPENDE CONSOLIDAR NI POTENCIAR LA ACTUAL INFRAESTRUCTURA PORTUARIA QUE SE LOCALIZA DENTRO DEL LÍMITE URBANO,** pues, entiende con claridad que la resolución de los conflictos urbanos, que están actualmente generando los usos de suelo infraestructura (Artículo 2.1.29. de la O.G.U.C) dentro de la ciudad, como son la **ZONA PORTUARIA** en cuestión, **NO PERMITIRÁN RESOLVER LOS PROBLEMAS DE CONTINUIDAD DEL BORDE COSTERO COMO ESPACIO PÚBLICO DE USO FUNDAMENTALMENTE CÍVICO DE LA CIUDAD,** como tampoco de continuidad vial, de seguridad peatonal y de completitud de la red de ciclovías de la ciudad.

3.- En relación a los antecedentes que justifiquen la **INEXISTENCIA DE AQUELLOS EFECTOS, CARACTERÍSTICAS O CIRCUNSTANCIAS DEL ARTÍCULO 11 DE LA LEY 19.300 CONTENIDOS EN EL CAPÍTULO 2 DE LA DIA,** se menciona que:

3.1.- El proyecto **MEJORAMIENTO CAPACIDAD DE ATRAQUE TERMINAL MARÍTIMO DE PUERTO NATALES DECLARA** tener por **OBJETIVO GENERAL MEJORAR LA CAPACIDAD DE ATRAQUE DEL TERMINAL CON**

EL FIN DE ABASTECER EL CRECIMIENTO de la ACTIVIDAD TURÍSTICA, ACTIVIDADES DE ABASTECIMIENTO DE INSUMOS PARA LA REGIÓN DE MAGALLANES Y SALMO ACUICULTURA, ENTRE OTRAS; esto implica la habilitación de **FRENTE DE ATRAQUE QUE PERMITAN LAS OPERACIONES ESPECÍFICAS DE BARCAZAS Y OTRAS NAVES DE MANERA PARALELA A LAS QUE HOY SE REALIZAN EN EL TERMINAL, MODIFICANDO EN CONSECUENCIA UN SITIO EXISTENTE Y MANTENIENDO LA EMBARCACIÓN ACTUALMENTE AUTORIZADA POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA.**

Sin embargo, en el **ESTUDIO DE IMPACTO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO (EISTU), (ANEXO 7, ESTUDIO DE IMPACTO VIAL, KÜPAL ASESORÍAS E INGENIERÍA)** presentado en esta DIA, señala que busca determinar la existencia o inexistencia de efectos, características o circunstancias del **ARTÍCULO 11 DE LA LEY N° 19.300**, específicamente abocándose al literal c) de dicha ley que dice: *‘c) Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos’; y que por consiguiente, y a objeto de evaluar la existencia de alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, se ha considerado **un análisis de la eventual generación de efectos adversos significativos sobre la calidad de vida de éstos**, en consideración a la duración o magnitud de cualquiera de las circunstancias que se mencionan en el Art. 7 del D.S. N° 40/12 Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, específicamente en sus literales ‘b)’ y ‘c)’ que dicen: ‘b) La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento. c) La alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica’.*

En este sentido, el **EISTU** no señala con claridad **LA ALTERACIÓN SOBRE LA CALIDAD DE VIDA, QUE GENERARÍA EL AUMENTO DE LOS TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTOS, CONECTIVIDAD, Y OBSTRUCCIÓN O RESTRICCIÓN A LA LIBRE CIRCULACIÓN, QUE EL TERMINAL MARÍTIMO DE PUERTO**

NATALES YA PRODUCE; sabiendo que este **TERMINAL MARÍTIMO HA QUEDADO INSERTO, HACE MUCHOS AÑOS DENTRO DE LA TRAMA URBANA CONSOLIDADA DE LA CIUDAD,** y donde las mixturas de usos que se producen generan **CONFLICTOS URBANOS COTIDIANOS,** que este **EITSU DEBE CONSIDERAR,** para asegurar una base metodológica adecuada de evaluación.

Lo anterior se solicita al titular indicar en el **EITSU** mencionado, **UNA RELACIÓN CLARA SOBRE LA INFRAESTRUCTURA Y MAQUINARIAS DE OPERACIÓN DE LA SITUACIÓN PRESENTE Y PARA LA SITUACIÓN FUTURA** implicadas en la **HABILITACIÓN Y MEJORA DE LA CAPACIDAD DE ATRAQUE** del **TERMINAL MARÍTIMO** referido, en función de conocer:

a) ESTACIONAMIENTO PARA CAMIONES Y SUS RAMPLAS. Se declaran **88 ESTACIONAMIENTOS** en situación presente, pero no se declara su aumento en Situación Futura.

b) Aumento de TRACTO CAMIONES Y/O CHOCO PORTUARIO. Se declaran 4 vehículos en Situación Presente, pero no se declara su aumento en Situación Futura.

c) Grúa sobre ruedas de 50 toneladas. Se declara 1 en Situación Presente, pero no se declara su aumento en Situación Futura.

d) Se declara, el INGRESO DE VEHÍCULOS PESADOS Y LIVIANOS para los años 2019 y 2020 (Situación Presente), con un promedio anual 13.776 vehículos pesados y 2.520 vehículos livianos; sin embargo, en el **EITSU** se declara, *no existirá un incremento en los flujos vehículos operativos del puerto, conforme a lo informado por la Empresa Portuaria Austral (Situación Futura).*

Lo anterior, resulta **INCONGRUENTE,** si la habilitación de nuevos frentes de atraque del terminal marítimo, permitirán **AUMENTAR LAS OPERACIONES ESPECÍFICAS DE BARCAZAS Y OTRAS NAVES DE MANERA PARALELA A LAS QUE HOY SE REALIZAN EN EL TERMINAL,** y por lo tanto,

consecuentemente aumentar los estacionamientos para camiones y sus rampas, la operación de tracto camiones y/o chocos portuarios, grúas sobre ruedas, el ingreso de vehículos pesados y livianos al terminal marítimo, tanto en su área marítima como terrestre.

Lo anteriormente descrito **AFECTARÁ EL ÁREA DE INFLUENCIA DECLARADA POR EL PROYECTO**, lo cual no está siendo considerado en las modelaciones presentadas en el **EITSU** del presente proyecto en evaluación.

e) El **EISTU** entrega un análisis de Periodización, esto corresponde a una serie de intervalos de tiempo diferentes entre sí, pero internamente homogéneos (desde el punto de vista de composición, volumen y comportamiento) correspondiente a mediciones vehiculares en **TRES PUNTOS PERTENECIENTES AL ÁREA** de influencia presentada por el proyecto, correspondiente cada uno de ellos a una intersección vial:

- 1.- Manuel Bulnes con Costanera Pedro Montt,
- 2.- Hermann Eberhard con Costanera Pedro Montt
- 3.- Bernardo Philippi (mencionado erróneamente en el estudio como calle Manuel Baquedano) con Costanera Pedro Montt).

Sin embargo, el EITSU, **OMITE** mediciones de periodización de intersecciones vehiculares correspondientes al sur de la Costanera que son **RELEVANTES EN las CIRCULACIONES, ALIMENTACIÓN Y EVACUACIÓN AL TERMINAL MARÍTIMO**, ante lo cual se solicita considerar:

1. Costanera Avda. Pedro Montt con Bernardo O'Higgins.
2. Costanera Avda. Pedro Montt con Rampa Dirección Obras Portuarias (Muelle conexión Península Antonio Varas y con empresa Transbordadora Austral Broom).
3. Costanera Pedro Montt con Miraflores.

Por lo tanto, dicha **OMISIÓN DE INTERSECCIONES MENCIONADAS**, para el análisis de periodización, **NO MODELA DE MODO COMPLETO Y ADECUADO EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.**

f) El **ESTUDIO DE PERIODIZACIÓN** fue realizado la **PRIMERA SEMANA DE FEBRERO DE 2021**, en periodo de **PANDEMIA POR COVID -19** y en momentos que la ciudad de Puerto Natales se encontraba en **FASE 2**, lo cual implicaba restricciones a la movilidad de las personas y, por lo tanto, en condiciones que **NO DAN CUENTA DE LA DINÁMICA REAL DE CONGESTIÓN QUE EL TERMINAL MARÍTIMO DE PUERTO NATALES PRODUCE EN EL SECTOR DE INFLUENCIA DE LA CIUDAD.**

En consecuencia, el **ESTUDIO DE PERIODIZACIÓN** debe garantizar que el levantamiento de información en terreno, se realice en condiciones representativas con la realidad de la ciudad.

3.2.- EN EL PUNTO 2.2.2 LETRA A) RUIDO AMBIENTAL:

El estudio señala que *“para aminorar el ruido en la etapa de construcción y operación se instalarán paneles acústicos dispuestos en todo el cierre perimetral, ya que, el ruido en operación, sobre todo en horario nocturno, es donde más emisiones se generan y en donde los niveles son mayores, considerando una altura de 3 mts con una pestaña de 0.5 cm con una inclinación de 230° o 90°”.*

Se solicita especificar **CÓMO IRÁN MONTADOS LOS REFERIDOS PANELES, PARA SOPORTAR DICHA ESTRUCTURA** la cual debe **CONSIDERAR LOS ÁNGULOS RASANTES** correspondiente a la Región de Magallanes según O.G.U.C. Se solicita evaluar **ALTERNATIVAS COMPROBABLES** en cuanto a su **MATERIALIDAD Y EFECTIVIDAD** real para **MITIGAR LOS RUIDOS, ADEMÁS DEL IMPACTO VISUAL QUE PUEDA TENER ÉSTE, PARA LOS VECINOS DE LAS CALLES FRANCISCO CORTÉS DE OJEDA Y LA CALLE GARCÍA HURTADO DE MENDOZA.**

3.3.- REFERENTE A LA AFECTACIÓN DE LOS SISTEMAS DE VIDA Y COSTUMBRES DE GRUPOS HUMANOS (SVCGH) POR USO DE RUTAS, EN EL PUNTO 2.1.12. MEDIO HUMANO:

El estudio señala *“eventualmente existirán interacciones con los usuarios normales de la ruta principal de acceso al proyecto”*. Se solicita especificar en qué situaciones existirá afectación de los grupos humanos por el uso de rutas. Debido a que dicho sector es el trayecto directo para conectar con la Costanera en el Sector Sur de la ciudad.

Por otro lado, es importante mencionar que existe una **IMPORTANTE INVERSIÓN PÚBLICA** de proyectos como el **MEJORAMIENTO COSTANERA PEDRO MONTT NORTE, PUERTO NATALES ETAPAS 1-2 y 3** mandatados por el **SERVICIO DE VIVIENDA Y URBANISMO DE REGIÓN DE MAGALLANES**, el cual busca proveer de **ESPACIO PÚBLICO** con equipamiento para desarrollo de actividades de esparcimiento incluyendo **CICLOVÍAS QUE CONECTEN AMBAS COSTANERAS NORTE Y SUR** y de esta manera valorar el espacio público contribuyendo a mejorar la calidad de vida de la comunidad y brindar instalaciones públicas propias de una ciudad turística como Natales.

3.4.- EN EL PUNTO 1.5.1.4. OBRAS MARÍTIMAS:

En la **ETAPA DE INSTALACIÓN DE PILOTES**, el titular se compromete a **PRESENTAR UN REGISTRO DE AVISO A LA COMUNIDAD**, de las **ACTIVIDADES DE HINCADO DE PILOTES MEDIANTE MARTINETE** la cual estará implementada para **CONOCIMIENTO DE LA COMUNIDAD** en el **MUNICIPIO, UN COLEGIO, UN JARDÍN INFANTIL, CONSULTORIO Y HOSPITAL DE PUERTO NATALES**, el cual señalará horarios y días de la semana que se llevará a cabo el hincado de pilotes, además del nombre del constructor responsable y número telefónico de las obras, lo que se realizará de manera semanal.

El proyecto **OMITE**, la existencia, que en el sector de influencia se verán afectados directamente con los ruidos, otros establecimientos y organismos, tales como: **JUNTAS VECINALES, SINDICATOS, ASOCIACIÓN DE PROFESORES (CASA DEL PROFESOR - HOSPEDAJE), HOGAR DE ANCIANOS, HOGAR DE MENORES, HOTELES Y HOSPEDAJES Y NEGOCIOS DE TURISMO Y LOCALES** inmediateamente colindantes al proyecto, como, asimismo, **NO CONSIDERA INFORMAR A LAS VIVIENDAS UBICADAS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO**, cuestión que, a nuestro juicio, es del todo esencial.

4.- Referente al **CAPÍTULO IV LA DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO DE COMPROMISOS AMBIENTALES VOLUNTARIOS.**

El titular menciona que realizará **LIMPIEZA DEL FONDO MARINO**, gestionando el destino de éstos con empresas calificadas para ello. Se solicita incorporar la limpieza del **BORDE COSTERO**, con el objeto de mantener la limpieza considerando las labores a realizar.

Sin embargo, y considerando que se considera la instalación de faenas en tierra y el tráfico que generará en el lugar, atendido el alto número de camiones de carga y descarga, existirá un evidente deterioro de la calzada, como también acumulación de tierra en las zarpas y soleras del sector. El proyecto no declara esos impactos, que al menos debió considerar la mitigación, por ejemplo: **LIMPIEZA PERMANENTE DE ZARPA Y SOLERA**, evitando la acumulación de residuos en la calzada, consecuencia de las maniobras de carga y descarga.

EN CONSECUENCIA, atendido a todo lo precedentemente señalado, este municipio **MANIFIESTA QUE EL PROYECTO MEJORAMIENTO CAPACIDAD DE ATRAQUE TERMINAL MARÍTIMO DE PUERTO NATALES, CARECE DE INFORMACIÓN RELEVANTE Y/O ESENCIAL**, que permita evaluar o medir los impactos, que, a juicio de esta municipalidad, necesariamente se producirán con la ejecución del proyecto en una arteria tan estratégica de nuestra comuna.

Sin otro particular, Atte., a Ud.,

ANTONIETA OYARZO ALVARADO
ALCALDESA
ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE NATALES

KBV/CBB/FVE/fve

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental Magallanes y Antártica Chilena. Dirección: Lautaro Navarro 363- Punta Arenas, enviar al correo -e: oficinapartes.sea.magallanes@sea.gob.cl
- 2.- Alcaldía
- 3.- Departamento de Medioambiente, Aseo y Ornato
- 4.- Archivo Municipal