Impacto vial

1. Carga sobredimensionada y sobrepeso:

1.1 Omisión de información esencial:

El Titular omite información esencial vinculada al transporte de carga sobredimensionada, especialmente durante la fase de construcción, a pesar de ser un componente crítico debido al tamaño de las turbinas y otros equipos importados.
El titular justifica la exclusión de este componente señalando que su gestión será puntual y bajo condiciones especiales, por lo que no se incluyó dentro de la modelación vial:

- "(…) este tipo de transporte requiere un tratamiento logístico y operativo especializado, distinto al del tráfico convencional. Su gestión se realiza de manera puntual, bajo condiciones específicas y con medidas de gestión particulares, por lo que no forma parte del análisis general de flujos vehiculares dentro de la modelación vial" (Anexo 4 Estudio Vial)

- "En el caso de las turbinas y otras cargas sobredimensionadas importadas desde puertos externos, se aplicarán los procedimientos y medidas establecidas en la Ley de Tránsito N°18.290, específicamente en su Artículo N°57, que permite, en casos excepcionales y tratándose de cargas indivisibles, que la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas autorice la circulación de vehículos que excedan las dimensiones y/o pesos máximos establecidos"(Capitulo 1, numeral 1.7.1.1.1.)."

Sin embargo, este argumento y grave omisión, va en contra de lo señalado por la "Guía para la Descripción de Centrales Eólicas de Generación de Energía Eléctrica en el SEIA" en su punto 2.5 Fase de Construcción, 2.5.1. Acciones, literal j) Transporte de insumos, residuos y mano de obra, que exige específicamente la descripción de este tipo de transporte por su potencial impacto ambiental:

- "Al respecto, a modo de ejemplo, se debe describir el transporte de componentes tales como las aspas de los aerogeneradores, que debido a su gran envergadura podrían generar impactos ambientales".

- Punto 3 Identificación de Impactos Ambientales de este tipo de proyecto, 3.1 Ejemplos de impactos ambientales de este tipo de proyecto: "A modo de ejemplo, el transporte de ciertos componentes de los aerogeneradores hacia el emplazamiento del proyecto, debido a su gran envergadura, puede generar impacto ambiental por obstrucción a la libre circulación o aumentos en los tiempos de desplazamientos de los grupos humanos (Comisión Nacional de Energía, 2006)".

m

1.2 Impacto Vial por carga sobredimensionada y de sobrepeso

Los antecedentes recopilados de los primeros proyectos de la cadena del hidrógeno ingresados a evaluación ambiental en la Región de Magallanes como la "Planta de Combustible en Cabo Negro", "Parque Eólico Faro del Sur" (con 62 aerogeneradores) y el Proyecto del consorcio HNH Energy (196 aerogeneradores), demuestran de forma clara que el transporte de carga sobredimensionada y de sobrepeso representa un aspecto crítico para las rutas principales de la región. De hecho, los dos primeros proyectos ingresados, a pesar de ser mucho menores en magnitud e infraestructura reconocieron explícitamente un impacto significativo, indicando aumentos relevantes en los tiempos de desplazamiento durante 18 y 17 meses, respectivamente, en fase de construcción. Por su parte, el Proyecto del consorcio HNH Energy, si bien indica en el EIA que una parte de los aerogeneradores ingresaría por el Muelle Mardones y la Bahía Laredo y otras por el puerto interno, se conocerá en Adenda los detalles faltantes respecto a número de viajes, horarios, entre otros antecedentes claves para evaluar su impacto sobre la ruta pública.

El presente proyecto contempla el transporte terrestre de 616 aerogeneradores, una escala sin precedentes para el país, lo cual multiplica de forma exponencial el potencial impacto vial. Sin embargo, de manera sorprendente el Estudio de Impacto Ambiental excluye de su modelación vial este tipo de transporte, argumentando en el Anexo 4-N "Estudio Vial" que:

"El transporte de carga sobredimensionada no se incluye en la modelación vial, ya que este tipo de transporte requiere un tratamiento logístico y operativo especializado, distinto al del tráfico convencional…".

Además, en el capítulo 1, acápite 1.5.3 del EIA sólo se menciona superficialmente la carga sobredimensionada vinculada a transformadores y componentes de la Planta de Amoníaco, omitiendo totalmente la descripción e impactos derivados de los aerogeneradores, que constituyen la mayor y más crítica fuente de esta carga. En dicho acápite, se indica sobre el transporte de transformadores que "este se realizará desde el puerto interno de importación del Proyecto, el cual contará con un área de acopio específica para estas estructuras. Asimismo, a medida que avance el Proyecto, se evaluará la posibilidad de transportar equipos sobredimensionados desde puertos externos."

Considerando la magnitud del transporte proyectado además de los precedentes ya existentes para la región, la exclusión de la carga sobredimensionada del estudio vial, y frases como "a medida que avance el proyecto se evaluará…" resultan inaceptables tanto desde el punto de vista técnico como legal.

En este sentido, preocupa la calidad del EIA presentado por el titular. Por una parte, se constata la vulneración a la normativa ambiental vigente, al incumplir los contenidos mínimos exigido por ley, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 18 del Reglamento del SEIA (D.S. N°40/2012) en varias de sus letras c), f), i). Pero por otro lado, la falta de información respecto a un aspecto tan esencial para la compresión y evaluación de los impactos compromete seriamente la transparencia de este proceso, razón por lo cual, la autoridad ambiental debió haber aplicado el Artículo 36 del RSEIA y poner Término anticipado del procedimiento. Ello porque con esta omisión se ha vulnerado el derecho de

la ciudadanía a ejercer una participación informada y efectiva, derecho que ha sido consagrado en tratados internacionales ratificados por Chile, como el Acuerdo de Escazú.

En específico, se solicita al titular:

a. Ante la falta de información del EIA, se acoge lo establecido en el "Oficio de pronunciamiento de la Dirección de Vialidad" y se solicita dar respuesta a todas las observaciones referidas a la carga sobredimensionada: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/07/11/175208877936015OFICIO_563_Vialidad.pdf.

b. Adicionalmente, considerando la situación más desfavorable, el titular debe evaluar la sinergia con los otros proyectos de h2, para lo cual debe rectificar los errores en los cálculos de inicio de obras:
- En el Capítulo 3.25 "Línea Base, Proyectos con RCA" se indica en la Tabla 3.25-5. Ficha EIA del Parque Eólico Faro del Sur que "…la fase de construcción de este proyecto (Faro del Sur) no coincidirá con la fase de construcción del presente Proyecto". Afirmación que no es correcta, ya que el Parque Eólico Faro del Sur declara en EIA el inicio de ejecución para julio de 2026, es decir, un semestre antes que lo declarado por el presente proyecto coincidiendo por tanto durante un año y medio en la fase de construcción (https://infofirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=2023/12/15/d9a1-ddaa-4752-af57-1eee20c07d07).
- Respecto al EIA Planta de Combustible en Cabo Negro, en Adenda complementaria (https://infofirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=2025/08/14/f872-1dc2-4ed7-b24a-ab0a6d01ed18)se actualiza el inicio de obras estableciendo como fecha el 1° Semestre del 2027.
- Con estos antecedentes, se evidencia que los cuatro proyectos de h2 actualmente en evaluación ambiental coincidirían en su Fase de Construcción.