



- 3.b. Operaciones reajustables en moneda nacional de 1 año o más, inferiores o iguales al equivalente de 2.000 unidades de fomento: 8,16% anual.
- 3.c. Operaciones reajustables en moneda nacional de 1 año o más, superiores al equivalente de 2.000 unidades de fomento: 6,12% anual.
- 4. Operaciones expresadas en moneda extranjera: 6,81% anual.

Santiago, 8 de mayo de 2009.- Gustavo Arriagada Morales, Superintendente de Bancos e Instituciones Financieras.

Ministerio de Agricultura

Servicio Agrícola y Ganadero

Dirección Nacional

ESTABLECE REQUISITOS FITOSANITARIOS PARA LA IMPORTACIÓN DE RIZOMAS ENRAIZADOS DE MISCANTHUS X GIGANTEUS, PROCEDENTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD EUROPEA

(Resolución)

Núm. 2.369 exenta.- Santiago, 4 de mayo de 2009.- Vistos: Lo dispuesto en la ley N° 18.755, Orgánica del Servicio Agrícola y Ganadero; el decreto ley 3.557 de 1980, sobre Protección Agrícola; el decreto del Ministerio de Agricultura N° 156, de 1998, que habilita puertos para la importación de vegetales, animales, productos y subproductos e insumos agrícolas y pecuarios al territorio nacional; las resoluciones del Servicio Agrícola y Ganadero N°s 3.801 de 1998, 558 de 1999, 3.080 de 2003, 3.815 de 2003, 133 de 2005, y sus modificaciones, y el decreto N° 28, de 2003, del Ministerio de Relaciones Exteriores que aprueba el Acuerdo de Asociación entre Chile, la Comunidad Europea y sus Estados Miembros.

Considerando:

Que se ha recibido una solicitud de autorización de ingreso para rizomas enraizados de *Miscanthus x giganteus*, procedentes de los estados miembros de la Comunidad Europea.

Que se ha desarrollado el Análisis de Riesgo de Plagas para Plagas Cuarentenarias de rizomas enraizados de *Miscanthus x giganteus*, procedentes de los estados miembros de la Comunidad Europea, lo que ha permitido establecer los requisitos fitosanitarios de importación,

Resuelvo:

Establécense los siguientes requisitos de importación para rizomas enraizados de *Miscanthus x giganteus*, procedentes de los estados miembros de la Comunidad Europea:

- 1. Para su ingreso al país el envío deberá estar amparado por un Certificado Fitosanitario Oficial emitido por la autoridad competente del país de origen, en original, sin declaraciones adicionales.
- 2. Los rizomas enraizados deben encontrarse libres de suelo y otros restos vegetales.
- 3. Los materiales acompañantes destinados a amortiguar o conservar la humedad deben corresponder a materiales inertes, tales como turba, musgo esfangíneo, vermiculita, perlita o geles higroscópicos, de acuerdo a lo establecido en la resolución que establece requisitos fitosanitarios para el ingreso de sustratos inertes para vegetales.
- 4. Los envases deberán ser nuevos y de primer uso. Además, deberán venir rotulados con una etiqueta que indique: país de origen, nombre de la especie vegetal y nombre o código del productor.
- 5. La madera de los embalajes y pallets, como también la madera utilizada como material de acomodación, deberán cumplir con las regulaciones cuarentenarias para su ingreso al país.
- 6. Cada partida será inspeccionada por el Servicio en el puerto de ingreso para la verificación física y documental de los requisitos fitosanitarios establecidos. Ante la detección de plagas cuarentenarias listadas en la resolución N° 3.080, de 2003, y sus modificaciones, artículos 20 y 21, o no listadas que sean caracterizadas como plagas cuarentenarias de acuerdo a un Análisis de Riesgo de Plagas (ARP), se procederá según lo establecido en dicha resolución.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Víctor Venegas Venegas, Director Nacional.



Ministerio Secretaría General de la Presidencia

Comisión Regional del Medio Ambiente I Región de Tarapacá

EXTRACTO ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO “CENTRAL PATACHE”

Central Patache S.A., RUT 76.022.309-3, representada por el señor Joaquín Cornejo Moya, Cédula de Identidad N°4.469.565-0, ambos domiciliados en la ciudad de Santiago, Rosario Norte 615, oficina 1601, Las Condes, comunica a la opinión pública que con fecha 17 de abril de 2009 ha sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), a través de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), su proyecto “Central Patache” en conformidad con lo establecido por el artículo 10 letra c) de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y por el artículo 3 letra c) del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado mediante Decreto Supremo N° 95/2001 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia.

La Central Patache se ubicaría en la I Región, comuna de Iquique, provincia de Iquique, a 60 Km. al sur de la ciudad de Iquique, al costado este de la Ruta 1. Sus coordenadas UTM referenciales de ubicación: DATUM WGS 84 Huso 19, son E-377.318 y N-7.702.806.

El proyecto consistiría en una central termoeléctrica a carbón, con una unidad de 110 MW de potencia bruta, destinada al suministro de energía eléctrica al Sistema Interconectado del Norte Grande SING. La central utilizaría como combustible el carbón bituminoso.

Su inversión se estima en US\$ 150.000.000 (ciento cincuenta millones de dólares), anticipándose que el proyecto tendría una vida útil de 30 años y que su construcción y puesta en marcha tomarían 18 meses, estimándose que el proyecto entraría en operación durante el año 2011.

El proyecto estaría orientado a contribuir para cubrir la demanda y consumo eléctrico en el SING, el que ha aumentado a tasas muy superiores a la oferta energética. La unidad generadora emplearía una mano de obra promedio de 100 personas al mes en su fase de construcción y de 40 personas mensuales durante la operación.

El proyecto que se somete a evaluación ambiental comienza con la fase de descarga de carbón desde el Puerto de Patache, distante aproximadamente 4 km. de la central, continúa con el transporte en camiones encarpados hasta la cancha de acopio, desde la cual sería enviado por medio de correas transportadoras a los silos adyacentes de la caldera para proceder a su combustión. Continuaría con la producción de vapor en la caldera que accionaría el conjunto turbina-generator, para la producción de energía eléctrica, la cual se inyectaría a las redes del SING en una subestación seccionadora previo paso por un transformador elevador.

Las obras principales del proyecto, durante la fase de construcción, se han clasificado en: obras generales, obras de la unidad de generación, patio de alta tensión, sistema de manejo de combustible y obras de captación y descarga de agua de mar, y obras del depósito de residuos de combustión.

Las obras generales serían las siguientes: contratación de mano de obra; instalación de faenas; cerco perimetral; transporte de materiales; insumos, piezas y partes; transporte y desplazamiento del personal hacia las faenas y dentro de ellas; almacenamiento de combustibles y lubricantes; movimiento de maquinaria pesada y vehículos motorizados, y limpieza y levantamiento de faenas.

Las obras de la unidad de generación, del patio de alta tensión, del sistema de manejo de combustible y las obras de captación y descarga de agua de mar serían: la preparación de terreno, excavaciones y movimiento de tierra, la generación de electricidad con equipos electrógenos, la construcción de obras civiles (terraplenes, fundaciones, losas, pedestales y muros), el hincado y anclaje de pilotes, preparación, instalación y montaje de equipos, tales como el generador de vapor o caldera de carbón pulverizado, la chimenea de 70 m de alto para la salida de los gases de escape, el sistema de manejo de combustibles, un estanque de petróleo diesel de 350 m³ para las partidas de la unidad, instalaciones para la descarga de petróleo diesel, sistema de control de emisiones, turbogenerador a vapor, condensador y sistemas asociados, sistema refrigeración en circuito abierto, sistema de tratamiento, almacenamiento de aguas y evacuación de efluentes, sistema de refrigeración interno, sistema de instrumentación y control y una subestación eléctrica al interior de la central de 140 MVA y 11,5/220 KV.

Las obras del depósito de residuos de combustión serían: la preparación del terreno, excavaciones y movimiento de tierra, la construcción de terraplenes, losas y muros, y la preparación, instalación y montaje de equipos y equipamientos, entre ellos, el sistema de disposición temporal y retiro de los residuos de la central, las instalaciones principales en el depósito, y el sistema de lavado de camiones.

Durante la fase de operación, esto es, desde que comienza la generación eléctrica, se emplearía la tecnología de combustión en caldera del tipo carbón pulverizado, lo que permitiría usar carbón bituminoso, el que sería previamente pulverizado por molinos.

En la Fase de Abandono, el proyecto contempla el desmantelamiento y reciclado de los equipos y estructuras de todas las áreas intervenidas. Para el caso del depósito, éste se realizaría de manera progresiva y continua en el tiempo. A medida que se tenga la superficie lista, se cubriría con el material del escarpe previamente depositado en el sector aledaño al apilamiento; su superficie superior quedaría compactada con rodillo, de manera que sería transitable por vehículos de tracción simple.

Los estudios de Línea de Base realizados para la caracterización del área de influencia del proyecto comprendieron: Clima, Meteorología y Calidad del Aire; Oceanografía; Geología y Geomorfología y riesgos geofísicos; Suelos; Ruido; Recursos de Flora y Fauna terrestre y marina; Medio Ambiente Socioeconómico, Infraestructura Vial, Paisaje y Patrimonio Arqueológico.

En el EIA se presentan modelaciones matemáticas, que permitirían verificar que con el aporte del proyecto a la calidad del aire, no se superarían las normas de calidad primaria; asimismo, se modeló la emisión de gases durante la operación, considerando el funcionamiento de otro proyecto en actual evaluación ambiental, entregando los antecedentes tendientes a verificar que los puntos de máximo impacto para SO2, CO, NO2 o PM10 se ubicarían lejos de los sitios donde se localiza población residente. En cuanto a las aguas marinas, el principal effluente del proyecto sería evacuado al mar fuera de la Zona de Protección del Litoral, luego de ser tratado por los sistemas de tratamiento incluidos en la central. Los resultados de la evaluación de ruido indican que, producto de los niveles proyectados y del diseño propuesto, los impactos que generaría el proyecto son bajos y sin importancia.

Los efectos positivos del proyecto serían: empleo, seguridad de suministro, disminución de costos de energía y desarrollo de la región.

Para la fase de construcción del proyecto se identificaron como efectos ambientales negativos: riesgo para la salud de las personas por aumento en la concentración de partículas atmosféricas y gases de combustión; aumento de los niveles de presión sonora de fondo; modificación de las geoformas locales; contaminación de suelos; pérdida de hábitat de fauna terrestre; alteración de hábitat fauna terrestre; destrucción parcial del hábitat medio biótico marino; alteración del flujo vehicular en la Ruta 1, y alteración de las unidades de paisaje del patrimonio cultural paisaje.

Los impactos potenciales de importancia moderada se relacionarían con la alteración o pérdida del hábitat para fauna terrestre. Para la fase de operación se identificaron como efectos negativos: Riesgos para la población por emisiones a la atmósfera de MP10, CO, NO2 y SO2; riesgos para el medio ambiente por emisiones a la atmósfera de SO2; modificación de las geoformas locales en el deposito de cenizas; destrucción parcial del hábitat medio biótico marino por descarga de agua a mayor temperatura; alteración de las unidades de paisaje en el lugar de emplazamiento de la central, y el depósito de cenizas y el sistema de enfriamiento con agua de mar.

Los impactos potenciales de importancia moderada se relacionarían con el potencial shock térmico y destrucción mecánica de tejidos de organismos de la biota marina y el posible asentamiento de nuevas especies. Respecto de la fase de cierre, se identificaron los siguientes efectos negativos: aumento en la concentración de partículas atmosféricas y gases de combustión; aumento de los niveles de presión sonora de fondo; modificación de las geoformas locales; contaminación de suelos; pérdida de hábitat; alteración de hábitat asociado al componente fauna terrestre, y aumento de la congestión vehicular en la Ruta 1.

Las principales medidas de mitigación, reparación y compensación propuestas en el EIA son:

Medidas para impactos sobre la calidad del aire en la fase construcción: cubierta de tolva de camiones; restricción de velocidad de circulación de vehículos; humectación de caminos y huellas de acceso a obra; control de emisiones de maquinaria y vehículos. En la fase de operación, las medidas de mitigación se han incorporado en el diseño del proyecto, permitirían determinar, a través de la modelación, que las