

EN LO PRINCIPAL: PRESENTA DESCARGOS; **PRIMER OTROSÍ:** ACOMPAÑA DOCUMENTOS; **SEGUNDO OTROSÍ:** PERSONERÍA.

SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE

Bernardita Ema Espinoza Valdivia, cédula de identidad N° [REDACTED], en representación de **Eletrans II S.A. (Eletrans)**, Rol Único Tributario N°76.763.747-0, titular del proyecto “*Línea de Transmisión Lo Aguirre – Alto Melipilla y Alto Melipilla – Rapel*” (el **Proyecto**) en el expediente del procedimiento administrativo sancionatorio Rol D-185-2021, iniciado por la Superintendencia del Medio Ambiente (la **SMA** o **Superintendencia**) a través de la Resolución Exenta N°1/Rol D-185-2021, de fecha 26 de agosto de 2021 (**Formulación de Cargos**), a usted respetuosamente digo:

Que, encontrándome dentro de plazo, y en virtud del artículo 49 de la Ley N°20.417, Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (**LO-SMA**), procedo a presentar los siguientes descargos solicitando que, en definitiva, se tengan en consideración y acojan las solicitudes que en éstos se expresan, ya sea absolviendo definitiva o parcialmente, clasificando la gravedad de los cargos como leves y aplicando favorablemente las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA, según corresponda, por las consideraciones de hecho y de derecho que se expresan en este escrito.

I. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

1. Eletrans es una empresa que desarrolla proyectos de transmisión eléctrica, y dentro de dicha actividad es el titular del Proyecto “*Línea de Transmisión Lo Aguirre - Alto Melipilla y Alto Melipilla - Rapel*”. Cabe señalar que este Proyecto forma parte del Plan de Expansión del Sistema de Transmisión Troncal fijado por el Decreto Exento N°82/2012 de fecha 29 de febrero del año 2012, que definió de manera expresa el origen y destino de las nuevas líneas Lo Aguirre – Alto Melipilla y Alto Melipilla – Rapel, las que fueron adjudicadas a Eletrans II S.A. a través del Decreto 6 T del Ministerio de Energía, de fecha 9 de septiembre del año 2013.
2. El Proyecto señalado ingresó a su evaluación ambiental en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (**SEIA**) el 1 de junio del año 2016, obteniendo su Resolución de Calificación

Ambiental favorable con fecha 21 de diciembre del año 2018, a través de la Resolución Exenta N°1542 del Servicio de Evaluación Ambiental (**RCA**).

3. Con fecha 26 de agosto del año 2021, la SMA dictó la Formulación de Cargos, ante la cual Eletrans presentó un Programa de Cumplimiento con fecha 20 de septiembre del año 2021, en atención a lo señalado en el artículo 42 de la LO-SMA.
4. Los hechos constitutivos de infracción atribuidos a Eletrans en la Formulación de Cargos fueron los siguientes:
 - i. *“Utilización de helicópteros como metodología constructiva de las torres del tramo sur, de forma diaria y permanente, extendiéndose por un periodo superior al autorizado, de aproximadamente 8 meses” (**Cargo 1**)*.
 - ii. *“Inobservancia del Plan de Perturbación controlada para fauna de baja movilidad (**Cargo 2**), lo que se materializa en los siguientes hechos:*
 - a. *Inejecución absoluta de la medida en las torres N°138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145 y 146 del tramo norte así como en sus respectivos caminos de acceso, evidenciándose el tránsito de maquinaria por dichos caminos (**Cargo 2A**)*.
 - b. *Las actividades de roce y despeje asociadas a las torres N°155, 156, 157 y 163N del tramo sur se ejecutaron antes que las tareas de prospección de fauna de baja movilidad y de liberación del área (**Cargo 2B**)*.
 - c. *No se removieron refugios de fauna de baja movilidad respecto de las torres N°151 del tramo norte; ni respecto de las torres N° 168, 167, 166, 165, 163N, 162, 161, 160, 159, 158, 158-A, 157, 156, 155 y 153 del tramo sur (**Cargo 2C**)*.
 - d. *Transcurso de más de 5 días entre la aplicación de la medida de perturbación controlada y la intervención del sector utilizado para la construcción de las torres N°s 153, 159, 164, 165, 166 y 168 del tramo sur y N°s 137, 149 y 150 del tramo norte (**Cargo 2D**)*.
 - e. *No se registra habilitación de áreas de refugio para fauna de baja movilidad respecto de las torres N°137 y N°151 del tramo norte ni en las torres N°153 a N°168 del tramo sur (**Cargo 2E**)*.
 - f. *Los monitoreos del plan de perturbación controlada no dan cuenta del seguimiento de la medida a los 7, 15 y 30 días desde su implementación, respecto de la torre N°164 del tramo sur; ni a los 30 días de su implementación, respecto de las torres N°148, 149, 150 del tramo norte” (**Cargo 2F**)*.

- iii. *“Identificación y demarcación tardía de especies arbóreas en categoría de conservación, esto es, con posterioridad al inicio de actividades constructivas en las torres 153, 155, 156, 157 y 161 del tramo sur” (Cargo 3).*
- iv. *“Retardo en la ejecución de la viverización de semillas para ejecutar las medidas de compensación vinculadas a la reforestación y enriquecimiento los sitios prioritarios (sic) Cordón de Cantillana, La Roblería/Cordillera de la Costa y Chocalán y El Roble” (Cargo 4).*
- v. *“Intervención de áreas que no fueron evaluadas ambientalmente y/o que exceden la superficie evaluada y autorizada por los respectivos permisos sectoriales (Cargo 5) en los siguientes sectores:*
 - a. *En las plataformas para las torres N°153 a N°168 del tramo sur, donde la superficie cortada excede lo autorizado en un total equivalente a 3.172,7 metros cuadrados (Cargo 5A).*
 - b. *En las zonas de izaje Lo Aguirre, Massoud, El Molino, Octavio, Morandé y Villavicencio (Cargo 5B).*
 - c. *En las zonas de aterrizaje localizadas en las cercanías de las torres N°157, N°160 (bajo), N°160 (alto) y N°167, respectivamente, todas del tramo sur” (Cargo 5C).*
- vi. *“Manejo inadecuado de los frentes de trabajo (Cargo 6), lo cual se evidencia en los siguientes hechos:*
 - a. *Ausencia de sanitario químico en los frentes de trabajo asociados a las estructuras N°153, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162 y 163 (Cargo 6A).*
 - b. *Acopio de residuos y de restos de materiales de construcción aledaño a las estructuras N°151 a 153 (Cargo 6B).*
 - c. *Acopio de material vegetal en sectores no autorizados, según lo señalado en la Tabla N°3 de la presente formulación de cargos y lo constatado en la inspección ambiental de fecha 30 de julio de 2021” (Cargo 6C).*
- vii. *“Ausencia de barrera acústica al oeste de la torre N° 141 del tramo norte y de su respectivo camino de acceso” (Cargo 7).*
- viii. *“Inejecución del informe de factibilidad técnica para extender el trazado de la zanja de conducción de agua que fue construida en el sector oriente de la Subestación hasta el canal Carlos Avilés” (Cargo 8).*

5. En cuanto a la gravedad de los cargos, estos fueron clasificados de la siguiente manera:

- i. El Cargo 1 fue calificado como **grave**, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 N°2, literal b) de la LO-SMA, que establece que se consideran infracciones graves aquellas que *“[h]ayan generado un riesgo significativo para la salud de la población”*.

- ii. El Cargo 2, el Cargo 3, el Cargo 4, el Cargo 5 y el Cargo 6 fueron calificados como **graves**, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 N°2, literal e) de la LO-SMA, que establece que se consideran infracciones graves aquellas que “*[i]ncumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental*”. Adicionalmente, el Cargo 6 fue clasificado como grave en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 N°2, literal i) de la LO-SMA, que establece que se consideran infracciones graves aquellas que “*[s]e ejecuten al interior de áreas silvestres protegidas del Estado, sin autorización*”.
 - iii. El Cargo 7 y el Cargo 8 fueron calificados como **leves**, en virtud de lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 36 de la LO-SMA, que señala que se consideran infracciones leves “*los hechos, actos u omisiones que contravengan cualquier precepto o medida obligatorios y que no constituyan infracción gravísima o grave, de acuerdo con lo previsto en los números anteriores*”.
6. Luego, con fecha 14 de junio del año 2022, la SMA dictó la Res. Ex. N°5/Rol D-185-2021, por la cual **declaró inadmisibile el Programa de Cumplimiento** presentado por Eletrans con fecha 20 de septiembre de 2021 respecto de los Cargos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 8, en virtud de lo dispuesto en los artículos 42 de la LO-SMA y 6° del D.S. N°30/2012.

Adicionalmente, en esta Res. Ex. N°5/Rol D-185-2021 la SMA realizó una serie de observaciones referidas al Cargo 7, previo a resolver el Programa de Cumplimiento presentado.

7. Con fecha 24 de junio del año 2022, Eletrans realizó una solicitud de aumento de plazo para presentar el Programa de Cumplimiento Refundido en lo relativo al Cargo 7, solicitando también una aclaración sobre “*si respecto del hecho infraccional ID 8 contenido en la Res. Ex. N°1/Rol D-185-2021 de fecha 26 de agosto del año 2021 corresponde incluirlo en la presentación del Programa de Cumplimiento Refundido, de acuerdo a lo señalado en la Res. Ex. N°5/Rol D-185-2021 de fecha 14 de junio del año 2022*”.
8. La SMA resolvió la solicitud de aumento de plazo solicitada y aclaró lo solicitado mediante la Res. Ex. N°6/Rol D-185-2021, de fecha 1 de julio de 2022. En este sentido, rectificó la Res. Ex. N°5/Rol D-185-2021 incorporando, en definitiva, la posibilidad de presentar como parte del Programa de Cumplimiento Refundido al Cargo 8.

9. Con fecha 30 de junio del año 2022 Eletrans presentó una primera versión del Programa de Cumplimiento Refundido, referido solamente al Cargo 7 (en razón de que la Res. Ex. N°6/Rol D-185-2021 fue dictada el día siguiente, 1 de julio, y Eletrans no tenía conocimiento del aumento de plazo y aclaración realizados por la SMA).

Finalmente, con fecha 6 de julio del año 2022 Eletrans acompañó el Programa de Cumplimiento Refundido, relativo exclusivamente al Cargo 7 y al Cargo 8.

Por último, con fecha 21 de julio del año 2022 Eletrans presentó a la SMA un escrito acompañando el documento titulado “Protocolo de aviso y comunicación a la SMA por no implementación de pantallas acústicas”, dando cumplimiento a una solicitud incluida como observación N°4 del Resuelvo II de la Res. Ex. N°5/Rol D-185-2021, de fecha 14 de junio del año 2022.

10. Por último, con fecha 22 de junio del año 2023, la SMA dictó la Res. Ex. N°7/Rol D-185-2021, por medio de la cual aprobó el Programa de Cumplimiento Refundido presentado con fecha 6 de julio del año 2022 por Eletrans y reanudó el procedimiento sancionatorio respecto de los Cargos 1 al 6. Esta resolución fue notificada a Eletrans con fecha 28 de junio del año 2023.

II. PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO ROL D-142-2020 Y SOLICITUDES DE ACUMULACIÓN DE PROCEDIMIENTOS

11. Como se señaló anteriormente, con fecha 26 de agosto de 2021 la SMA dictó la Formulación de Cargos, ante la cual Eletrans presentó un Programa de Cumplimiento con fecha 20 de septiembre de 2021, el que luego fue declarado inadmisibile respecto de la mayoría de los hechos supuestamente constitutivos de infracción, como se explicó anteriormente.
12. Sin embargo, de manera previa, la SMA había dictado otro procedimiento sancionatorio a través de otra formulación de cargos contra Eletrans. Lo anterior mediante la dictación de la Res. Ex.

N°1/Rol D-142-2020 con fecha 22 de octubre del año 2020, la que dio inicio a un procedimiento sancionatorio que se tramita bajo el Rol D-142-2020.

En esta formulación de cargos se imputó a Eletrans cinco hechos constitutivos de infracción, que se detallan a continuación:

- i. *“Se generaron focos de activación erosiva en los caminos de acceso y en sectores de emplazamiento de obras, a raíz de las siguientes omisiones:*
 - a. *En caminos de acceso a las Torres 3 y 3B, no se ejecutaron obras de estabilización de laderas y taludes.*
 - b. *En sector de emplazamiento de la de las (sic) Torres 3 y 3B no se realizó una adecuación de la pendiente de corte*
 - ii. *Omisión de aviso a la Superintendencia del Medio Ambiente frente a la generación de procesos erosivos en sector de emplazamiento de las obras de la Empresa y del movimiento de remoción en masa que afectó a los conjuntos habitacionales Los Jazmines y Valles de Melipilla.*
 - iii. *No se ha implementado la barrera o pantalla vegetal en la calle sur del conjunto habitacional Lomas de Manso ni se ha realizado el estudio técnico para diseñarla.*
 - iv. *La Medida de Perturbación Controlada no fue realizada en los sectores de emplazamiento de las siguientes estructuras:*
 - a. *Torre 25N (tramo LAAM).*
 - b. *Torre 44 (tramo AMRA).*
 - c. *Torre 45 (tramo AMRA).*
 - v. *El Programa de Compensación de Emisiones para los contaminantes MP10 y NOx no ha sido presentado a la autoridad sanitaria, encontrándose latamente vencidos los plazos comprometidos?”.*
- 13.** Eletrans presentó una primera versión de Programa de Cumplimiento en este procedimiento Rol D-142-2020 con fecha 24 de noviembre de 2020, el que fue objeto de observaciones por parte de esta Superintendencia a través de la Resolución Exenta N°3/Rol D-142-2020 de fecha 26 de enero de 2021. Con fecha 25 de febrero de 2020 Eletrans envió una versión refundida del Programa de Cumplimiento.

Luego, con fecha 17 de agosto de 2021, esta Superintendencia solicitó nuevamente incorporar una serie de observaciones en el Programa de Cumplimiento, a través de la Resolución Exenta N°5/Rol D-142-2020. Por último, con fecha 7 de septiembre de 2021 Eletrans envió una nueva versión refundida del Programa de Cumplimiento, acogiendo las observaciones realizadas por la SMA.

Finalmente, **el Programa de Cumplimiento presentado en este procedimiento sancionatorio fue aprobado** mediante la Resolución Exenta N°7/Rol D-142-2020, de fecha 20 de diciembre de 2021, y Eletrans inició su ejecución de acuerdo a lo comprometido en dicho procedimiento.

De esta forma, **a la fecha Eletrans ya ejecutó¹ completamente un Programa de Cumplimiento aprobado por la SMA**, encontrándose suspendido el procedimiento sancionatorio Rol D-142-2020² (en adelante nos referiremos a este procedimiento bajo el **Rol D-142-2020**).

14. Como se señaló, con fecha 26 de agosto de 2021 la SMA dictó la Formulación de Cargos.

Nótese como **a esta fecha el procedimiento Rol D-142-2020 se encontraba en curso**, y recientemente en dicho procedimiento se había dictado la Res. Ex. N°5/Rol D-142-2020 de fecha 17 de agosto de 2021, que realizó observaciones al Programa de Cumplimiento presentado por Eletrans en dicho procedimiento.

15. **Atendido lo anterior, Eletrans solicitó en el procedimiento donde se dictó la Formulación de Cargos (Rol D-185-2021) la acumulación con el procedimiento Rol D-142-2020 y la reformulación de cargos**, mediante un escrito presentado con fecha 9 de septiembre del año 2021.

¹ En efecto, Eletrans ya hizo entrega del reporte final de cumplimiento del Programa de cumplimiento asociado al procedimiento Rol D-142-2020 con fecha 2 de agosto del año 2022, como puede revisarse en el siguiente enlace: <https://snifa.sma.gob.cl/ProgramaCumplimiento/Ficha/859>

² El expediente completo de este procedimiento sancionatorio puede revisarse en el siguiente enlace: <https://snifa.sma.gob.cl/Sancionatorio/Ficha/2332>

Esta solicitud se fundó en la existencia de una identidad sustancial y una conexión íntima entre ambos procedimientos sancionatorios Roles D-142-2020 y D-185-2021. Lo anterior, con base a los principios del procedimiento administrativo y a las siguientes consideraciones:

- a. Ambos procedimientos se refieren a un mismo sujeto regulado o titular, Eletrans II S.A.
- b. Ambos procedimientos se refieren a la misma Unidad Fiscalizable: la Línea de Transmisión Lo Aguirre – Alto Melipilla y Alto Melipilla – Rapel, la cual cuenta con la Resolución Exenta N°1542 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental de fecha 21 de diciembre del año 2018, que calificó favorablemente desde el punto de vista ambiental al Proyecto. Es decir, se trata del mismo Proyecto y la misma resolución de calificación ambiental.
- c. Ambos procedimientos se refieren a supuestas infracciones cometidas en el mismo estado de trabajos del Proyecto, esto es, en la etapa de construcción de este. A mayor abundamiento, algunas de las infracciones se repiten en ambas formulaciones de cargos.
- d. Se trata de infracciones denunciadas en el mismo periodo de tiempo (menos de un año de diferencia). Tanto es así, que la Formulación de Cargos se fundamenta en denuncias ocurridas con anterioridad a la primera formulación de cargos en el procedimiento Rol D-142-2020.
- e. Ambos procedimientos se encontraban en tramitación a la fecha de presentación de la solicitud de acumulación de procedimientos.
- f. Ambos procedimientos se refieren a infracciones imputadas contenidas en el artículo 35 de la Ley N°20.417, en relación con los instrumentos de carácter ambiental que en cada uno se señalan.

Además, en esta primera solicitud de acumulación de procedimientos se dio cuentas de otros casos similares al de Eletrans en que la SMA había resuelto la acumulación de procedimientos y

había dado cuenta de los criterios aplicables a dichas solicitudes, y como dichos criterios esgrimidos por la SMA en ellos se aplicaban plenamente a los procedimientos Roles D-142-2020 y D-185-2021 de Eletrans. En particular, se dio cuenta de la **identidad del proceso** y la **analogía de la etapa procesal** como criterios de la SMA para dar lugar a la acumulación de los procedimientos en este caso.

16. Esta primera solicitud de acumulación de procedimientos fue rechazada por la SMA mediante la dictación de la Res. Ex. N°3/Rol D-185-2021 con fecha 16 de septiembre de 2021.
17. Ante ello, con fecha 20 de septiembre de 2021 Eletrans presentó un Programa de Cumplimiento en este procedimiento Rol D-185-2021, el que fue declarado inadmisibile respecto de la mayoría de los hechos supuestamente constitutivos de infracción contenidos en la Res. Ex. N°1/Rol D-185-2021 (la Formulación de Cargos), como se detalló anteriormente.
18. Luego, con fecha 4 de octubre de 2021, Eletrans presentó una segunda solicitud de acumulación de los procedimientos administrativos, dando cuenta nuevamente de la procedencia de la solicitud y de cómo los principios y criterios aplicables, tal como la SMA lo había señalado en casos similares, aplicaban plenamente a la solicitud de acumulación de los procedimientos tramitados bajos los roles D-142-2020 y D-185-2021 contra Eletrans.

Además, en esta segunda solicitud de acumulación de procedimientos se dio cuenta de que los motivos del rechazo de la primera solicitud de acumulación mediante la Res. Ex. N°3/Rol D-185.2021 con fecha 16 de septiembre de 2021 no se cumplían en este caso, y que por tanto, “[c]onsiderando (...) el propio criterio de esta Superintendencia afirmó en la Resolución Exenta N°3/Rol D-185-2021, procede en este caso la acumulación de los procedimientos, considerando las circunstancias que permiten afirmar la unidad sustancial de los procedimientos, y la necesidad de su acumulación para una correcta resolución de ambos”.

19. Esta segunda solicitud de acumulación de procedimientos fue rechazada nuevamente por la SMA mediante la dictación de la Res. Ex. N°4/Rol D-185-2021 de fecha 22 de diciembre de 2021. En esta la SMA repitió los argumentos ya señalados en la primera resolución de rechazo de la solicitud de acumulación, recalando además la consideración de que la facultad de

acumulación es potestativa de la administración, por lo que “*la decisión de acumular y/o desacumular se efectúa con el mérito de las circunstancias fácticas que subyacen a éste, de modo que los criterios empleados por esta Superintendencia para resolver procedimientos anteriores, no impide a ésta formular un pronunciamiento diverso, siempre y cuando se cumpla con el requisito de motivación*”³.

Nótese como la Res. Ex. N°4/Rol D-185-2021 de fecha 22 de diciembre de 2021 fue dictada **solo dos días después** de la Resolución Exenta N°7/Rol D-142-2020, de fecha 20 de diciembre de 2021 que aprobó el Programa de Cumplimiento presentado por Eletrans en el procedimiento Rol D-142-2020.

20. Ante este segundo rechazo, Eletrans presentó con fecha 7 de enero de 2022 una reclamación ante el Segundo Tribunal Ambiental de Santiago en contra de la Res. Ex. N°4/Rol D-185-2021, la que fue tramitada bajo el Rol R-320-2022.

En esta reclamación judicial Eletrans dio cuenta de la normativa aplicable a la solicitud de acumulación, los principios del procedimiento administrativo aplicables, las consideraciones de hecho que justificaban la solicitud y los propios criterios de la SMA para dar lugar a la acumulación de procedimientos administrativos.

Además, en esta reclamación Eletrans dio cuenta de la ilegalidad de la Res. Ex. N°4/Rol D-185-2021, por carecer esta de la debida motivación, y de su carácter abiertamente discriminatorio respecto a Eletrans. Además, se indicó la forma en que se afectaba la garantía del debido proceso contemplada en el artículo 19 N°3 de la Constitución Política de la República con su dictación; y por último, como constituía un claro ejemplo de desviación de poder por parte de la SMA.

21. Esta reclamación judicial fue declarada inadmisibile por el Segundo Tribunal Ambiental mediante resolución dictada con fecha 18 de enero del año 2022. Las razones de dicha inadmisibilidad, tal como se expresa en la resolución citada, son la consideración de que la Res. Ex. N°4/Rol D-185-2021 “*constituye un acto de mero trámite o intermedio dictado en el procedimiento*

³ Considerando N°17 de la Res. Ex. N°4/Rol D-185-2021.

sancionatorio D-185-2021, en el que, según se expuso en la reclamación, se presentó un PdC respecto del cual aún no se ha pronunciado la SMA mediante el acto terminal”.

22. Como puede comprobarse de lo señalado en esta sección, **Eletrans intentó proactivamente que los procedimientos sancionatorios Roles D-142-2020 y D-185-2021 se acumulasen de manera oportuna para su tramitación en conjunto, tanto por vía administrativa como judicial. Lo anterior, con el objeto de que las infracciones imputadas en ambos procedimientos pudiesen ser consideradas en uno solo, considerando la identidad sustancial de ambos y la analogía de etapa procesal en que ambos se encontraban a la fecha de presentación de las solicitudes de acumulación.**
23. Del argumento expuesto (acto trámite), resulta evidente que es en esta etapa procedimental donde la SMA debe pronunciarse nuevamente del rechazo de nuestra solicitud de acumulación con la finalidad que, en su momento, mi representada pueda reclamar judicialmente del acto administrativo terminal como lo será la resolución sancionatoria. En efecto, creemos que en este tema existió una arbitrariedad infundada por parte de la SMA propia de una discrecionalidad administrativa mal utilizada que derivó en infracción al principio de igualdad ante la ley.

III. DESCARGOS

24. A continuación, se presentarán los descargos para cada uno de los hechos constitutivos de infracción imputados a Eletrans en la Formulación de Cargos.

A. Cargo 1

25. Como se señaló, el hecho constitutivo de infracción de este cargo corresponde a la “*[u]tilización de helicópteros como metodología constructiva de las torres del tramo sur, de forma diaria y permanente, extendiéndose por un periodo superior al autorizado, de aproximadamente 8 meses”.*
26. Se presentarán a continuación los argumentos que constituyen los descargos al respecto:

(i) **Argumento 1: la utilización de helicópteros constituye una mejora ambiental del Proyecto.**

27. La utilización de helicópteros como método constructivo constituye una mejora ambiental, y en ese carácter fue considerada en la RCA del Proyecto. Así se puede concluir de las tablas 4.4⁴ y 7.1.13, que contemplan este método constructivo como una medida de mitigación titulada “*Optimización de faenas de construcción de torres en zonas de valor ambiental*” para los componentes ambientales Edafología, Flora y Vegetación y Áreas Protegidas y Sitios Prioritarios, para mitigar los siguientes impactos ambientales:

- MF-EDA-CON-02 Pérdida de suelos por actividades de procesos erosivos.
- ET-FVT-CON-01 Pérdida de cobertura de bosque nativo.
- ET-FVT-CON-02 Pérdida de cobertura de formaciones xerofíticas.
- ET-FVT-CON-03 Pérdida de cobertura de bosque de preservación.
- ET-FVT-CON-04 Afectación de hábitats o individuos de especies amenazadas.
- AP-SPR-CON-01 Alteración de SSPP para la conservación.

28. Como se señala en la misma tabla 7.1.13 de la RCA, esta medida de mitigación tiene como objetivo:

- a. Complementar la medida de mitigación asociada al impacto MF-EDA- CON-02 “Pérdida de suelo por activación de procesos erosivos” mediante la **reducción en un 23,2% en la proyección de construcción del total de caminos, en comparación con lo declarado en el EIA originalmente.**
- b. **Disminuir la pérdida de cobertura (superficie) de bosque nativo, formaciones xerofíticas y bosque de preservación,** y la alteración de los Sitios Prioritarios El Roble, Altos de Cantillana y La Roblería.
- c. **Disminuir la afectación de ejemplares de especies en estado de conservación** tanto directa como indirectamente.

⁴ Se hace presente que en la RCA 1542/2018 la tabla 4.4 se encuentra indicad bajo el nombre “*Fase de Construcción. Tabla Error: Reference source not found Acciones*” por un error de enumeración automática.

29. De lo anterior puede concluirse que la utilización de helicópteros como método constructivo fue precisamente diseñada para proteger tanto el suelo como la flora y vegetación existentes en sitios prioritarios, considerándose una **mejora del Proyecto**, ya que **se disminuyeron 31,7 km de caminos, lográndose por los tanto una reducción de un 23% de los caminos proyectados en el respectivo Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto.**
30. Además de lo anterior, **se dejaron de afectar especies en categoría de conservación, y se disminuyeron las emisiones**, debido a que tanto los materiales como el personal que trabaja en el Proyecto serían transportados mediante helicópteros.
31. Todo lo dicho permite confirmar que el método constructivo mediante el uso de helicópteros es a todas luces una ventaja respecto al método tradicional, ya que **se reducen notablemente los impactos ambientales del Proyecto**, y es importante entenderlo de esta forma, tal y como fue evaluado en el SEIA y consagrado en la RCA.
32. Incluso, el carácter de mejora ambiental del uso de helicópteros fue nuevamente reconocido por el Servicio de Evaluación Ambiental, pues el 1 abril de 2021 este servicio se pronunció respecto de la Consulta de Pertinencia “Construcción de torres adicionales a las aprobadas ambientalmente (RCA) mediante uso de helicópteros” (la “**Consulta de Pertinencia**”) de Eletrans. Esta Consulta de Pertinencia consistió en modificar el método constructivo de 36 torres, modificando su construcción terrestre por la construcción mediante helicópteros.

Con fecha 1 de abril de 2021, mediante la Resolución Exenta N°202199101189, el Servicio de Evaluación Ambiental resolvió que este proyecto de ampliación del método constructivo a través de helicópteros “*no se encuentra obligado a someterse al SEIA en forma previa a su ejecución*”.

En este sentido, para justificar que el método constructivo mediante helicópteros constituye una mejora ambiental podemos citar lo que señala el Servicio de Evaluación Ambiental en la Resolución Exenta N°202199101189 que se pronunció sobre la Consulta de Pertinencia:

“19. Que, respecto a lo establecido en el artículo 2 letra g.4 del Reglamento del SELA, el Proponente indica expresamente que el Proyecto sometido a consulta implica una **modificación a la medida de mitigación establecida en el Considerando 7.1.13**. Al respecto, es necesario indicar lo siguiente:

19.1 *Que, la medida que se verá modificada consiste en la medida de mitigación “Optimización de faenas de construcción de torres en zonas de valor ambiental”, que se encuentra vinculada a los siguientes impactos: MF-EDA-CON-02 (pérdida de suelos por actividades de procesos erosivos); ET-FVT-CON-01 (pérdida de cobertura de bosque nativo); ET-FVT-CON-02 (pérdida de cobertura de formaciones xerofíticas); ET-FVT-CON-03 (pérdida de cobertura de bosque de preservación); ET-FVT-CON-04 (afectación de hábitats o individuos de especies amenazadas); y AP-SPR-CON-01 (alteración de SSPP para la conservación).*

19.2 *Que, con relación a sus objetivos, **dicha medida busca disminuir la afectación en el área de influencia del Proyecto**. En particular, se busca reducir la cantidad de suelos a afectar; disminuir la pérdida de cobertura (superficie) de bosque nativo, formaciones y bosque de preservación, así como la alteración de los Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad “El Roble”, “Altos de Cantillana” y “La Roblería”; y disminuir la afectación de ejemplares de especies en estado de conservación, tanto directa como indirectamente.*

(...)

19.6 *Que, la modificación en cuestión debe ser analizada a partir de los objetivos establecidos en la medida de mitigación establecida en el Considerando 7.1.13 de la RCA N°1542/2018. Al respecto, según se indicó en el Considerando 19.2 de la presente resolución, la citada medida de mitigación tiene por objeto reducir la cantidad de suelos a afectar; disminuir la pérdida de cobertura (superficie) de bosque nativo, formaciones y bosque de preservación; disminuir la alteración de los Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad “El Roble”, “Altos de Cantillana” y “La Roblería”; y disminuir la afectación de ejemplares de especies en estado de conservación, tanto directa como indirectamente. En este sentido, **la modificación planteada en el Proyecto sometido a consulta es plenamente concordante con los objetivos de la medida de mitigación en comento.***

(...)

19.9 *Que, considerando lo anteriormente expuesto, se concluye que no se configura una modificación de consideración en base al artículo 2 letra g.4 del Reglamento del SELA, en tanto **la modificación de la medida “Optimización de faenas de construcción de torres en zonas de valor***

ambiental”, se orienta a complementar y fortalecer sus objetivos, reduciendo las áreas de afectación, y sin que ello implique modificación alguna de otras medidas ambientales dispuestas en el proyecto original para hacerse cargo de los impactos involucrados”.

Esta Consulta de Pertinencia, evaluada por la autoridad ambiental competente permitió **evitar la construcción de 20 kilómetros de caminos**, lo que equivale a una **disminución de la superficie a intervenir de 10,86 hectáreas**, lo que a todas luces es una mejora ambiental, considerando la disminución de afectación a distintos componentes ambientales. De esta forma, **la autoridad ambiental avaló la inexistencia de impactos derivados de la utilización de helicópteros como método constructivo**. De lo contrario, habría indicado la necesidad de ingreso al SEIA⁵ del proyecto presentado en la Consulta de Pertinencia.

(ii) Argumento 2: el método constructivo mediante helicópteros fue evaluado ambientalmente, con todos los antecedentes necesarios que permiten entenderlo como una mejora ambiental del Proyecto.

- 33.** Durante la evaluación ambiental del Proyecto se entregaron todos los antecedentes acerca de este método constructivo, específicamente en la Adenda Complementaria presentada con fecha 26 de octubre del año 2017, en el Anexo 35 denominado “Uso del Helicóptero”⁶. Lo anterior permitió a la autoridad ambiental y a todos los organismos públicos participantes del proceso de evaluación evaluar y conocer todos y cada uno de sus efectos, descartándose que este método constructivo pudiera constituir un impacto del Proyecto. Incluso más, como ya se dijo, fue considerado expresamente como una **mejora ambiental del Proyecto**, en cuanto redujo considerablemente los impactos sobre diversos componentes ambientales.
- 34.** En este sentido, Eletrans realizó a lo largo de la evaluación ambiental del Proyecto el esfuerzo por ampliar la aplicación de este método constructivo, atendido su carácter de mejora ambiental, como se puede apreciar en la siguiente tabla, que señala el número de estructuras a ser

⁶ Este documento incluía tres apéndices relevantes para la evaluación ambiental del método constructivo: (i) Apéndice 1, Informe “Modelación Acústica” realizado por la consultora Control Acústico; (ii) Apéndice 2, “Rutas de vuelo”; y (iii) Apéndice 3, “Planos”.

construidas con este método en las distintas presentaciones realizadas por Eletrans en el expediente de evaluación ambiental:

Tramo	Nº Estructuras Adenda 1 ⁷	Nº Estructuras Adenda Complementaria ⁸	Nº Estructuras Adenda Excepcional ⁹	Consulta de Pertinencia ¹⁰
Norte	7	12	12	13
Sur	9	22	28	63
TOTAL	16	34	40	76

Fuente: elaboración propia.

35. En otras palabras, la medida integrada de mitigación “Optimización de faenas de construcción de torres en zonas de valor ambiental” articula una serie de acciones concretas que brindan una protección adicional a las áreas que -en un sentido integral- se constituyen como las más sensibles del área del Proyecto, **eliminando en parte los impactos originalmente considerados sobre los componentes respecto de los cuales se justificó el ingreso del Proyecto como un EIA.**

36. Por lo señalado, el uso de helicópteros como método constructivo de estructuras del Proyecto fue correctamente evaluado dentro del SEIA

(iii) Argumento 3: el método constructivo mediante helicópteros no produce afectación a la salud de las personas, pues cumple con la normativa aplicable a la operación de helicópteros en relación con los impactos acústicos. En efecto, la SMA crea un incumplimiento artificial apelando a un plazo referencial de la RCA de operación de los helicópteros, olvidándose que es un tema evaluado y donde no existe incumplimiento a la normativa de ruido aplicable.

⁷ Presentada con fecha 17 de febrero del año 2017.

⁸ Presentada con fecha 26 de octubre del año 2017.

⁹ Presentada con fecha 4 de octubre del año 2018.

¹⁰ Presentada con fecha 8 de enero del año 2021, y resuelta por el Servicio de Evaluación Ambiental con fecha 1 de abril del año 2021.

37. El uso de helicópteros por parte de Eletrans como método constructivo cumple con toda la normativa aplicable, y en particular, con la normativa acústica.
38. Al respecto, debemos recordar que no existe, a la fecha, una normativa de ruido que regule los niveles de presión sonora que deben mantener los vuelos de helicópteros, por lo que se utiliza como referencia la normativa FAR¹¹ 150¹² de los Estados Unidos de América¹³.
39. La utilización de helicópteros como método constructivo se realiza cumpliendo con la normativa de ruido aplicable. Lo anterior fue comprobado por el estudio encargado por Eletrans a la consultora Control Acústico, incluido como Apéndice 1 del Anexo 35 de la Adenda Complementaria presentada en el expediente de evaluación ambiental con fecha 26 de octubre del año 2017. En este estudio, se concluye que “[p]ara estructuras que contemplan apoyo mediante helicóptero, los mapas de ruido obtenidos permiten verificar que cualquier receptor cercano se encontrará fuera del contorno de 45 [dB(A)] (...);” y que por tanto, **“las operaciones aéreas vinculadas a la fase de construcción del Proyecto no generarán impacto acústico, por cuanto todos los receptores ubicados en zonas residenciales, de uso público, comercial, productivo y/o recreativo, no tienen un nivel de exposición igual o superior a 65 [dB(A)]. De este modo, se ha verificado que las actividades en evaluación cumplen con el criterio de evaluación que establece la normativa de referencia FAR 150”.**
40. Adicionalmente a este estudio acompañado en el expediente de la evaluación ambiental del Proyecto, esta Superintendencia realizó un requerimiento de información a Eletrans mediante la Resolución Exenta N°664 de fecha 22 de marzo del año 2021, en el que, entre otros puntos, solicitó a Eletrans “[i]nformar sus niveles de presión sonora, con base en metodología de medición FTA 150, descrita en expediente de evaluación ambiental del proyecto calificado a través de la RCA 1542/2018. Para esto, deberá registrar los niveles de ruido desde un domicilio en las proximidades del punto ubicado en punto WGS84 buso 19s, coordenadas Norte: 6.256.536 mS, Este: 295.914 mE; y en coordenadas Norte:

¹¹ Federal Aviation Regulations.

¹² Disponible en el siguiente enlace: https://www.faa.gov/airports/environmental/airport_noise/

¹³ Esta metodología es utilizada por la propia Dirección General de Aeronáutica Civil en el monitoreo de ruido en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, como puede revisarse en el siguiente enlace: <https://www.dgac.gob.cl/aeropuertos/monitoreo-ruido-amb/>. Es decir, **la propia autoridad aeronáutica utiliza este criterio de medición de ruido para fuentes permanentes de ruido, como lo es el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.**

6.256.806 mS, Este: 296.378 mE, durante un día, que sea representativo de la peor condición de ruido, y utilizar los resultados para el cálculo de YLDN. Lo anterior deberá ser respaldado con un reporte técnico elaborado por un especialista en la materia de ruidos, donde se deberá especificar las condiciones de medición, señalando, al menos, el número de helicópteros y la cantidad de vuelos realizados el día de los registros de Nivel de Presión Sonora”. En atención a dicho requerimiento, Eletrans realizó un nuevo estudio de impacto acústico, en los receptores indicados por esta Superintendencia. Para ello, contrató a la consultora Ruido Ambiental, que, en su informe, acompañado a esta Superintendencia, se concluyó que **“los niveles de ruido asociados a la operación de los helicópteros cumplen con el criterio de evaluación de la FAR 150”**. Este informe fue acompañado a esta Superintendencia con fecha 23 de abril del año 2021 (se acompañan el informe y los correos de envío y acuso recibo).

41. De esta forma, dos consultoras especializadas en la medición de ruidos evaluaron los niveles de ruido asociado a la operación de helicópteros como método constructivo, concluyendo, en ambos casos, que **se cumplen con los criterios normativos** aplicables a dicha operación. Incluso más, en el segundo informe se realizaron las mediciones en los **puntos específicamente solicitados por esta Superintendencia**, comprobándose que **se cumple con la normativa aplicable y que, por tanto, no existe un riesgo de afectación a la salud de la población**.

(iv) **Argumento 4:** el plazo de utilización del método constructivo a través de helicópteros indicado en la RCA tiene un carácter referencial.

42. La utilización de los helicópteros como metodología constructiva se realizó dentro de los plazos autorizados ambientalmente por la RCA del Proyecto. En efecto, en la tabla 7.1.13 (que, como ya señalamos, contempla la utilización de esta metodología como una **medida de mitigación del Proyecto**) se señala que **“la duración de la faena de construcción de las torres de cada tramo, se estima que no excederá los 2-3 meses”**.

43. La Real Academia Española¹⁴ define “*estimar*” en su segunda acepción como “*atribuir un valor a algo*”, y en su cuarta acepción como “*creer o considerar algo a partir de los datos que se tienen*”. En el mismo orden de términos, “*atribuir*” es definido como “*aplicar, a veces **sin un conocimiento seguro**, hechos o cualidades a alguien o algo*”.

El análisis lingüístico realizado permite comprobar que toda estimación implica otorgar a hechos o personas determinadas consideraciones a partir de los datos que se tienen, sin un conocimiento seguro. Es decir, toda estimación necesariamente implica un grado de incertidumbre acerca de las consideraciones que se aplican a algo.

44. En el caso de Eletrans, el método constructivo mediante helicópteros contempló una estimación en su duración, especialmente considerando que este método constructivo pueda no ser utilizado todos los días, teniendo presente otros factores que pueden afectar su implementación, como circunstancias climáticas, atmosféricas, de disponibilidad de personal, disponibilidad de insumos, pandemia mundial, etc.
45. Como puede comprobarse, **la metodología constructiva a través de helicópteros no contemplaba un plazo perentorio para su ejecución**. Es más, sólo **se estimó un plazo** que, como toda estimación, se encuentra sujeto a posibles variaciones: como se señaló, esto es lo que constituye justamente una estimación, pues se asume que existen factores externos que pueden modificar el cumplimiento exacto de dichos plazos.
46. Lo anterior fue justamente lo que ocurrió en el caso del Proyecto, como quedará demostrado a continuación.
47. En primer lugar, es de público conocimiento que durante los años 2020 y 2021 la pandemia de COVID-19 afectó gravemente a nuestro país. Esto implicó la declaración de un estado de excepción constitucional de catástrofe mediante el Decreto Supremo N°104, publicado en el Diario Oficial el 18 de marzo del año 2020, que se mantuvo vigente, tras sucesivas prórrogas, hasta el 30 de septiembre del año 2021.

¹⁴ Las definiciones citadas pueden ser revisadas en la página web de la Real Academia Española: <https://www.rae.es/>

Este estado de excepción constitucional de catástrofe implicó que se implementaran por parte de la autoridad fuertes restricciones a las libertades de movilización y de reunión, lo que provocó que en el desarrollo de muchos proyectos de todo tipo se tuvieran que considerar atrasos y demoras adicionales. Este escenario de atrasos y demoras incluso fue reconocido por esta Superintendencia, que a través de la Resolución Exenta N°497 de fecha 19 de marzo del año 2020 dictó una instrucción general a los sujetos fiscalizados por la SMA en el contexto del brote de coronavirus (COVID-19). En esta resolución, esta Superintendencia hizo presente que *“si el contexto nacional referido al brote de coronavirus (COVID-19) dificulta o impide el cumplimiento de alguna obligación asociada a algún instrumento de carácter ambiental, la SMA lo tendrá presente en el ejercicio de sus atribuciones, en caso que aquello llegue a configurar situaciones de caso fortuito o fuerza mayor”* (Resuelvo Tercero de la resolución citada).

De esta forma, esta propia Superintendencia confirmó que el brote de coronavirus (COVID-19) podía ocasionar dificultades e impedimentos para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en un instrumento de carácter ambiental, como es la RCA del Proyecto. **Este hecho, reconocido por esta Superintendencia, fue uno de los factores que provocó que el plazo de construcción utilizando la metodología de helicópteros se ampliara más allá del plazo estimado en la RCA.**

48. En segundo lugar, el aumento en los plazos de utilización de helicópteros como metodología constructiva obedece también a los impedimentos que han existido para acceder a las áreas de construcción de algunas de las estructuras del tramo sur del Proyecto.

En este sentido, en la zona de Culiprán han existido vías de hecho por parte de algunos vecinos que han provocado que Eletrans no pueda acceder a los lugares donde se ubican los puntos de acceso a algunas torres. Lo anterior, dado que algunos vecinos han impedido, de manera forzosa e ilegal, el acceso a través del llamado camino “El Dibujo” a algunas de las parcelas ubicadas en la Quebrada El Cajón, en las cuales Eletrans cuenta con los respectivos títulos de uso de suelo para la construcción de las obras del Proyecto.

La imposibilidad de ingresar por el camino señalado a los terrenos llevó a Eletrans a presentar un **recurso de protección** ante la Corte de Apelaciones de San Miguel con fecha 22 de marzo del año 2021, el que fue tramitado bajo el rol 361-2021, caratulado “Eletrans II S.A./Peñaloza”.

Este recurso de protección fue **acogido por la Corte de Apelaciones de San Miguel por sentencia de fecha 28 de agosto de 2021** (se acompaña la sentencia), que declaró el actuar ilegal y arbitrario de los vecinos que cerraron el camino a Eletrans¹⁵. Luego, la sentencia fue confirmada por la Corte Suprema por sentencia de fecha 6 de octubre del año 2021, en la causa rol 69.510-2021.

A mayor abundamiento, debemos señalar que el recurso de protección señalado fue presentado por Eletrans en contra de tres personas: (i) Patricia Jacqueline Muñoz Godoy; (ii) José Madariaga Corvalán; y (iii) María Ángela Peñaloza.

Pues bien, en la Formulación de Cargos se acompaña en la tabla N°1 (páginas 6 a 14) diecinueve denuncias de vecinos respecto al Proyecto. De estas diecinueve denuncias, **once fueron presentadas por las personas cuyo actuar fue declarado ilegal y arbitrario por la Corte de Apelaciones de San Miguel** (las que aumentan a 13 si consideramos las denuncias de 2 personas jurídicas, Inmobiliaria Altué Limitada y Los Canelos SpA, representadas por Patricia Jacqueline Muñoz Godoy y José Madariaga Corvalán, respectivamente).

En resumen: **esta Superintendencia ha considerado como fundamento para la dictación de la Formulación de Cargos denuncias de personas cuyo actuar fue declarado ilegal y arbitrario y que, además, ha provocado atrasos en el desarrollo del Proyecto, con el correlativo aumento en los tiempos de construcción y la mayor utilización de helicópteros como metodología constructiva.**

¹⁵ En su sentencia, la Corte de Apelaciones de San Miguel, junto con acoger el recurso, resolvió ordenar a los recurridos a **“retirar, dentro del plazo de cinco días hábiles, la cadena y el candado, así como cualquier otro obstáculo que obstruya o impida la circulación de la recurrente por el camino que comienza donde termina el camino “El Dibujo” y avanza hacia el este bordeando la Quebrada El Cajón, permitiendo acceder a un conjunto de parcelas ubicadas en dicha quebrada, especialmente las denominadas parcelas 100 B y 65 B, en las cuales la actora debe realizar los trabajos de instalación de la línea eléctrica en construcción. Asimismo, se ordena a los recurridos abstenerse, en lo sucesivo, de realizar actos que obstruyan o impidan la circulación por el referido camino o el desarrollo de las faenas de la recurrente”**.

(v) **Argumento 5:** el uso de helicópteros como metodología constructiva se ajusta a la normativa aeronáutica aplicable.

49. El uso de helicópteros por parte de Eletrans ha cumplido con la normativa aplicable a dicha actividad. En este sentido, Eletrans ha dado pleno cumplimiento al Código Aeronáutico y a la normativa sectorial de la Dirección General de Aeronáutica Civil (**DGAC**), organismo competente¹⁶ para fiscalizar el cumplimiento de la normativa aeronáutica en relación a la aviación civil.
50. Durante toda la ejecución de vuelos de helicópteros, Eletrans cumplió con los estándares de la legislación aeronáutica. Como forma de acreditar lo anterior, debemos señalar que **Eletrans no ha sido objeto de ninguna sanción ni cargo por parte de la DGAC**, incluso siendo objeto de un requerimiento de información en marzo del año 2021, el cual fue respondido a tiempo.
51. La importancia del cumplimiento de la legislación aeronáutica viene dada, además, porque el uso de helicópteros debe siempre cumplir con la normativa aplicable, en especial respecto a las **condiciones que permiten los vuelos**. Esto redundaría en que los plazos estimados para la utilización de esta metodología constructiva se ampliaron dado que **en los meses originalmente estimados no siempre fue posible realizar vuelos**, dadas las condiciones climáticas propias del sector donde se utilizó esta metodología constructiva.
52. De esta forma, para la implementación de esta medida se contempló la utilización de rutas de vuelo visual ("**DFR**") oficiales y reguladas por la DGAC. De esta forma, **las rutas de vuelo desarrolladas por el helicóptero de apoyo a las faenas de construcción de estructuras corresponden a rutas de uso frecuente y que están reguladas por la DGAC, de manera que no se constituyen como eventos excepcionales a los habituales en la aeronavegación actual de Chile**.

¹⁶ De acuerdo al artículo 3 de la Ley N°16.752, que "Fija organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil", le corresponde a la DGAC, entre otras funciones, "c) Organizar y controlar el tránsito aéreo en el país"; "b) Dictar normas técnicas en resguardo de la seguridad de la navegación aérea y de los recintos aeroportuarios (...)" y "j) Fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar las instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados".

53. Por último, es importante tener en cuenta qué se define como “*vuelo*”, para objeto de su contabilización. Al respecto, el Artículo 28 del Código Aeronáutico (Ley N°18.916) establece que “***para los efectos de este código, se entiende que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que comienza a moverse con el objeto de despegar, hasta detenerse una vez finalizado el vuelo***”.
54. Asimismo, el tiempo de vuelo, de acuerdo con la normativa sectorial DGAC DAN 137 A3¹⁷ sobre trabajos aéreos, es el “*tiempo total transcurrido desde que la aeronave inicia su movimiento con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo*”; es decir, es el tiempo que se demora una aeronave desde que despegar y se encuentra en el aire, hasta que aterriza nuevamente y se detiene **por completo**. Esto significa que un vuelo puede tener varios tramos y se contabiliza hasta que la aeronave está nuevamente en tierra y se detiene por completo.
55. Lo señalado constituyen argumentos normativos irrefutables de que, de acuerdo con la normativa sectorial propia aplicable a los vuelos de helicópteros (Código Aeronáutico y normativa de la DGAC), un vuelo puede tener varios tramos; y que cada vuelo se contabiliza hasta cesar completamente su operación y detenerse por completo.
56. Lo anterior es relevante, toda vez que esta Superintendencia afirma en la Formulación de Cargos que “*resulta posible que durante las faenas de construcción, el helicóptero se mantenga permanentemente en vuelo entre la zona de izaje y la torre respectiva hasta la cual acarrea materiales, sin aterrizar sino hasta completar el total de tramos (ida y vuelta) requeridos; tal concepto, indudablemente redundará en un aumento de la frecuencia y permanente presencia de helicópteros en la zona habitada del sector de Culiprán*” (considerando N° 119 de la Formulación de Cargos).

Asimismo, señala esta Superintendencia que “*el concepto de vuelo asociado al método constructivo mediante helicópteros, de acuerdo con el Titular, considera un aumento de tramos que aumenta la frecuencia de trayectos entre zona de izaje y torres*” (considerando 130 de la Formulación de Cargos).

¹⁷ Disponible en la página de la Dirección General de Aeronáutica Civil: <https://www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/normas-dan/>

57. Estas afirmaciones de esta Superintendencia no dan cuenta de que el concepto de vuelo que siempre consideró Eletrans corresponde a los conceptos normativos propios de la legislación aeronáutica, tanto del Código Aeronáutico como de las demás normas sectoriales ya indicadas anteriormente. Es en base a dicha regulación sectorial que Eletrans ejecutó la medida y utilizó los helicópteros como método constructivo, que es lo que corresponde dado el carácter especial de la regulación aeronáutica.
58. De esta forma, no es antojadizo ni caprichoso la utilización que hizo Eletrans de los conceptos de vuelo y tiempos de vuelo para la utilización de los helicópteros como metodología constructiva: estas son la forma en que son considerados por la regulación aeronáutica, como ha quedado demostrado.
59. Por último, es importante mencionar que de acuerdo al Artículo 81 del Código Aeronáutico *“Ninguna persona podrá oponerse al sobrevuelo de una aeronave en razón de sus derechos sobre el suelo”*.
60. Lo anterior es relevante, ya que no pueden los habitantes de un lugar oponerse al sobrevuelo de las aeronaves ni pretender modificar sus rutas en razón de sus derechos o títulos sobre el suelo, ya que las dichas rutas deben cumplir con lo señalado en la normativa de la DGAC, debiendo anteponerse siempre la seguridad de la aeronave y su tripulación, por sobre cualquier otra consideración.

(vi) Argumento 6: el hecho constitutivo de infracción carece de oportunidad, en cuanto ya finalizó la utilización de vuelos de helicópteros como método constructivo.

61. A la fecha de la formulación de cargos (26 de agosto del año 2021) Eletrans ya no utilizaba helicópteros como método constructivo para las estructuras del Proyecto.
62. A mayor abundamiento, esta Superintendencia ordenó Medidas Provisionales Pre-Procedimentales a Eletrans mediante la Resolución Exenta N°1751 de fecha 5 de agosto de 2021 (las **“Medidas Provisionales”**), por un período de 15 días hábiles. La primera medida ordenada consistió en “[s]uspender los vuelos en el marco de la construcción de torres en la zona de Agua

Santa en el sector de Culiprán, considerando que existe un riesgo de afectación a la salud de la población y a que la zona es de valor ambiental’.

A pesar de que el uso de helicópteros se encuentra evaluado y autorizado ambientalmente, **Eletrans suspendió de inmediato los vuelos de helicópteros** en cumplimiento de las Medidas Provisionales, lo que fue reportado a esta Superintendencia en cada reporte semanal de cumplimiento, enviados con fechas 16, 23 y 30 de agosto del año 2021; y en el reporte consolidado de cumplimiento de las Medidas Provisionales enviado con fecha 3 de septiembre del año 2021.

63. Por último, Eletrans no utilizará el método constructivo mediante helicópteros en las etapas sucesivas del Proyecto, por cuanto ya cumplió con la construcción de las estructuras que se encontraban autorizadas para ser construidas con dicho método.
64. De esta forma, el Cargo 1 formulado carece de la absoluta y necesaria oportunidad, toda vez que **desde hace más de [18] meses no se han utilizado helicópteros como metodología constructiva para el Proyecto.**

B. Cargo 2

65. Como se señaló, el Cargo 2 corresponde a la inobservancia del Plan de Perturbación Controlada para la fauna de baja movilidad, lo que habría materializado en lo siguiente:
 - a. Inejecución absoluta de la medida en las torres N°138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145 y 146 del tramo norte así como en sus respectivos caminos de acceso, evidenciándose el tránsito de maquinaria por dichos caminos (**Cargo 2A**).
 - b. Las actividades de roce y despeje asociadas a las torres N°155, 156, 157 y 163N del tramo sur se ejecutaron antes que las tareas de prospección de fauna de baja movilidad y de liberación del área (**Cargo 2B**).
 - c. No se removieron refugios de fauna de baja movilidad respecto de las torres N°151 del tramo norte; ni respecto de las torres N° 168, 167, 166, 165, 163N, 162, 161, 160, 159, 158, 158-A, 157, 156, 155 y 153 del tramo sur (**Cargo 2C**).

- d. Transcurso de más de 5 días entre la aplicación de la medida de perturbación controlada y la intervención del sector utilizado para la construcción de las torres N°s 153, 159, 164, 165, 166 y 168 del tramo sur y N°s 137, 149 y 150 del tramo norte (**Cargo 2D**).
 - e. No se registra habilitación de áreas de refugio para fauna de baja movilidad respecto de las torres N°137 y N°151 del tramo norte ni en las torres N°153 a N°168 del tramo sur (**Cargo 2E**).
 - f. Los monitoreos del plan de perturbación controlada no dan cuenta del seguimiento de la medida a los 7, 15 y 30 días desde su implementación, respecto de la torre N°164 del tramo sur; ni a los 30 días de su implementación, respecto de las torres N°148, 149, 150 del tramo norte (**Cargo 2F**).
66. Los argumentos de descargos al respecto son los siguientes:
- (i) **Argumento 1: con relación al Cargo 2A, Eletrans si realizó la medida en las torres N°138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145 y 146 del tramo norte así como en sus respectivos caminos de acceso.**
67. Respecto a este sub-cargo, debemos señalar que Eletrans si aplicó la medida de perturbación controlada en las torres señaladas. En ellas la medida se aplicó entre el 21 de septiembre del año 2020 y el 24 de noviembre de ese mismo año.
68. En todas las torres señaladas y caminos de acceso, además, se ejecutaron los monitoreos a los 7, 15 y 30 días de ejecutada la medida, **dando pleno cumplimiento a lo señalado por la RCA del Proyecto.**
69. Es posible acreditar lo anterior con el documento “*Informe de Seguimiento Ambiental Octubre-Diciembre 2020. Componente Fauna. Monitoreo de Éxito de Perturbación Controlada*”, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial para Eletrans. En este Informe se señala que para las torres del Cargo 2A, **la medida si se ejecutó**, con las siguientes fechas:

Torre	Área perturbada	Fecha de liberación	Monitoreo 7 días	Monitoreo 15 días	Monitoreo 30 días
138	Camino de acceso	06/11/2020	13/11/2020	20/11/2020	07/12/2020
139	Camino de acceso	10/11/2020	17/11/2020	24/11/2020	10/12/2020 ¹⁸
140	Emplazamiento de torre	21/09/2020	28/09/2020	06/10/2020	21/10/2020
	Camino de acceso	11/11/2020	19/11/2020	26/11/2020	10/12/2020
141	Emplazamiento de torre	21/09/2020	28/09/2020	06/10/2020	21/10/2020
142	Emplazamiento de torre	21/09/2020	28/09/2020	06/10/2020	21/10/2020
143	Emplazamiento de torre	21/09/2020	28/09/2020	06/10/2020	21/10/2020
144	Emplazamiento de torre	09/10/2020	16/10/2020	23/10/2020	06/11/2020
	Camino de acceso	24/11/2020	01/12/2020	09/12/2020	24/12/2020
145	Emplazamiento de torre	13/10/2020	20/10/2020	27/10/2020	11/11/2020
	Camino de acceso	24/11/2020	01/12/2020	09/12/2020	24/12/2020
146	Emplazamiento de torre	13/10/2020	20/10/2020	27/10/2020	11/11/2020

Fuente: documento “Informe de Seguimiento Ambiental Octubre-Diciembre 2020.

Componente Fauna” Monitoreo de Éxito de Perturbación Controlada”.

¹⁸ En el documento “Informe de Seguimiento Ambiental Octubre-Diciembre 2020. Componente Fauna. Monitoreo de Éxito de Perturbación Controlada”, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial para Eletrans se indica como fecha el 10 de noviembre de 2020, por un error involuntario en su redacción.

70. Como es posible concluir del informe señalado y lo afirmado en la tabla precedente, **Eletrans** si dio cumplimiento a la medida de perturbación controlada, no siendo efectivo lo señalado en el Cargo 2A.

(ii) **Argumento 2:** con relación al Cargo 2D, no es efectivo que hayan transcurrido más de 5 días entre la aplicación de la medida de perturbación controlada y la intervención del sector utilizado para la construcción de las torres 137, 149 y 150 del tramo norte.

71. Esta Superintendencia, al enunciar el Cargo 2D, no dio cuenta de que no es efectivo que transcurrieron más de 5 días entre la aplicación de la medida de perturbación controlada y la intervención del sector utilizado para la construcción de las torres 137, 149 y 150 del tramo norte.

72. Se acompañan a esta presentación los protocolos de roce y despeje de las torres señaladas, así como los registros de liberación de fauna del área de emplazamiento de cada una de las torres indicadas. Estos documentos, preparados por la empresa CQW Ingeniería y Construcción y la consultora externa Ambiental y Sectorial, dan cuenta de las fechas asociadas a cada aplicación de la medida de perturbación controlada y la intervención de los sectores. De esta manera, las fechas son las siguientes:

Torre	Fecha de aplicación de la perturbación controlada (registros de liberación de fauna).	Fecha de intervención de los sectores (protocolos de roce y despeje).	Tiempo transcurrido entre ambas actividades
137	11/09/2020	16/09/2020	5 días
149	06/10/2020	07/10/2020	1 día
150	06/10/2020	07/10/2020	1 día

73. Los documentos que se acompañan, cuyas fechas asociadas se señalan en la tabla anterior, acreditan que **no transcurrieron más de 5 días entre la ejecución de ambas actividades**, como se señala en el Cargo 2D.

74. La formulación del Cargo 2D se apoya en lo señalado en el Informe Técnico de Fiscalización Ambiental DFZ-2020-3942-XIII-RCA de diciembre de 2020. En este documento, se señala que “*[s]i bien es cierto las fechas de ejecución de las labores de roce y/o despeje de vegetación asociadas a las torre 137, 147, 148, 149, 150, 151 y del camino de acceso a la torre 151 del tramo norte del proyecto (LAAM), fueron realizados dentro de los 5 días siguientes a la ejecución de la perturbación controlada, el inicio de la construcción de obras civiles para las torres 137, 149 y 150, se desarrolló después de los 5 días corridos siguientes una vez efectuada la perturbación controlada*”.

En base a lo anterior, la SMA plantea la existencia de una infracción a la RCA. Sin embargo, **la confusión viene dada por la interpretación que realiza la SMA de lo señalado en la RCA del Proyecto al respecto.** Para ello, copiamos el Considerando 8.1.5 “Plan de Perturbación Controlada” de la RCA del Proyecto, destacando lo pertinente a este cargo:

Tabla 8.1.5. Plan de Perturbación Controlada.	
Fase	Construcción
Componente	Fauna Terrestre
Impacto ambiental	ET-FFT-CON-01 “Pérdida y fragmentación de hábitat para la fauna nativa” ET-FFT-CON-02 “Mortalidad incidental de fauna nativa (vertebrados terrestres)”
Medidas asociadas	Plan de Perturbación Controlada para fauna de baja movilidad (reptiles).
Ubicación de puntos de control	Las tareas de perturbación controlada, se desarrollaran en cada uno de los sectores y/o frentes de trabajo antes indicados como máximo cinco (5) días antes del inicio de los movimientos de tierras y/o despejes de vegetación.
Parámetros a medir	Los parámetros seleccionados son: <input type="checkbox"/> Riqueza de especies del ensamble (antes/después de la aplicación de la medida). <input type="checkbox"/> Abundancia específica de especies <input type="checkbox"/> Área proyectada para la perturbación (superficie) vs área efectivamente perturbada. <input type="checkbox"/> Riqueza y abundancia de otros grupos de fauna que conviven con la(s) especie(s) foco(s), para identificar potenciales competidores, depredadores y especies introducidas (identificación de factores de amenaza) <input type="checkbox"/> Condiciones del o los hábitats (micro-hábitats) que reciben a los ejemplares perturbados
Límites permitidos/comprometidos	La medida perturbación, se aplicara en cada una de las áreas y/o zonas de perturbación definidas en todos los frentes de trabajo o sectores donde se requiera implementar la medida.
Duración y frecuencia del monitoreo	Una vez realizada la perturbación, se realizarán tres monitores o seguimientos para verificar el éxito de la medida. Estos tendrán lugar a los 7, 15 y 30 días posteriores a realizada la perturbación. Las labores de seguimiento estarán a cargo de un profesional especialista en fauna Terrestre
Método o procedimiento de medición	Durante las labores de seguimiento, el especialista podrá el foco en la verificación de los siguientes aspectos: <input type="checkbox"/> Que la población fue efectivamente desplazada (estimación riqueza y abundancia). <input type="checkbox"/> Evaluar la localización final de la población. <input type="checkbox"/> Asegurar que las áreas donde serán desplazados los individuos se mantienen en óptimas condiciones.
Periodo, frecuencia y plazo de entrega de los informes	El Titular del Proyecto, enviará a la autoridad informes trimestrales compilatorios, que den cuenta de los resultados de todas las perturbaciones controladas que se hubieran realizado dentro de ese periodo (tres meses). Dichos informes incluirán cartografía temática de los sectores donde ha implementado la medida

75. Como se señala en la RCA del Proyecto, las actividades del Plan de Perturbación Controlada debían desarrollarse antes de un máximo de 5 días **del inicio de los movimientos de tierra y/o despejes de vegetación**. Es decir, la RCA da la opción de que el término del cómputo del plazo sea con el inicio de dos actividades en conjunto o individualmente: **movimientos de tierra o despejes de vegetación**.
76. Para el caso de las torres 137, 149 y 150 del tramo norte indicadas en el Cargo 2D es efectivo, como esta propia Superintendencia lo reconoce en el Informe Técnico de Fiscalización

Ambiental DFZ-2020-3942-XIII-RCA de diciembre de 2020, que **las labores de roce y despeje si se realizaron dentro de los 5 días de realizadas las actividades de la perturbación controlada**. Es decir, esta Superintendencia reconoce en su propio informe de fiscalización que Eletrans si dio cumplimiento a lo señalado en la RCA.

77. En resumen, esta Superintendencia, al formular el Cargo 2D, desconoce que no es solo el inicio de construcción de las obras civiles lo que puede marcar el término del plazo de 5 días, sino que también la ejecución de labores de roce y/o despeje de vegetación. Esto último fue lo que si se cumplió en el caso de las torres 137, 149 y 150 del tramo norte, **dando pleno cumplimiento a lo contemplado en la RCA del Proyecto**.

78. Todo lo señalado permite acreditar que este Cargo 2D no se condice con la realidad de las actividades desarrolladas por Eletrans, y por tanto, debe ser descartado en su totalidad.

(iv) Argumento 4: con relación al Cargo 2F, Eletrans si realizó los monitoreos del plan de perturbación controlada del seguimiento de la medida a los 7, 15 y 30 días desde su implementación, respecto de la torre N°164 del tramo sur.

79. Esta Superintendencia, al enunciar el Cargo 2E, no dio cuenta de que Eletrans si ejecutó los monitoreos del plan de perturbación controlada respecto de la torre N°164 del tramo sur.

80. Para acreditar lo anterior, se acompañan en esta presentación los registros de los monitoreos realizados. Estos dan cuenta de que los monitoreos fueron efectuados con las siguientes fechas:

- a. Monitoreo a los 7 días de implementada la medida: 9 de octubre del año 2021.
- b. Monitoreo a los 15 días de implementada la medida: 17 de octubre del año 2021.
- c. Monitoreo a los 30 días de implementada la medida: 1 de noviembre del año 2021.

81. Lo señalado, acreditado por los documentos que se acompañan, dan cuenta de que el Cargo 6E carece de fundamento plausible y no se corresponde con la realidad de ejecución de las medidas de perturbación controlada.

82. La formulación del Cargo 2E se debe a que Eletrans no entregó a tiempo la información de los monitoreos realizados, lo que sin embargo **no incide en la correcta ejecución de la medida de perturbación controlada**, como lo acreditan los registros de los monitoreos que se acompañan a esta presentación. Es decir, la responsabilidad de Eletrans respecto a la ejecución de la medida solo viene dada por una falta de envío de la información, **lo que no produce efectos ambientales** adversos asociados a la ejecución del Proyecto.

(v) **Argumento 5:** con relación al Cargo 2F, Eletrans si realizó los monitoreos del plan de perturbación controlada del seguimiento de la medida a los 30 días desde su implementación, respecto de las torres N°148, 149 y 150 del tramo norte.

83. A pesar de no contar con los registros específicos de la ejecución del seguimiento de la medida a los 30 días de su implementación en las torres N°148, 149 y 150 del tramo norte, en el documento “*Informe de Seguimiento Ambiental. Octubre-Diciembre 2020. Componente Fauna. Monitoreo de Éxito de Perturbación Controlada*”, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial para Eletrans, se señala expresamente que para las torres señaladas **si se ejecutó el monitoreo a los 30 días**, con las siguientes fechas:

Torre	Área perturbada	Fecha de aplicación de la perturbación controlada	Fecha del monitoreo a los 30 días
148	Emplazamiento de torre	06/10/2020	04/11/2020
	Camino de acceso	17/11/2020	17/12/2020
149	Emplazamiento de torre	06/10/2020	04/11/2020
	Camino de acceso	30/10/2020	27/11/2020
150	Emplazamiento de torre	06/10/2020	04/11/2020

	Camino de acceso	29/10/2020	27/11/2020
--	------------------	------------	------------

84. Se acompaña a esta presentación el documento señalado, que acredita que si se realizó el monitoreo a los 30 días, **lo que permite descartar el Cargo 2F en su totalidad.**
85. La formulación del Cargo 2F se debe a que Eletrans no entregó a tiempo la información de los monitoreos realizados, lo que sin embargo no incide en la correcta ejecución de la medida de perturbación controlada, como lo acreditan los registros de los monitoreos que se acompañan a esta presentación. Es decir, la responsabilidad de Eletrans respecto a la ejecución de la medida solo viene dada por una falta de envío de la información, **lo que no produce efectos ambientales** adversos asociados a la ejecución del Proyecto.

C. Cargo 3

86. Como ya se señaló anteriormente, el Cargo 3 corresponde a la identificación y demarcación tardía de especies arbóreas en categoría de conservación, esto es, con posterioridad al inicio de actividades constructivas en las torres.
87. Los argumentos de descargos al respecto son los siguientes:
- (i) **Argumento 1: si se realizó a tiempo la identificación y demarcación de especies arbóreas en categoría de conservación.**
88. Eletrans si realizó las acciones de identificación y demarcación de las especies arbóreas en categoría de conservación a tiempo respecto de las torres señaladas en el Cargo 3.
89. Al respecto, debemos señalar que esta acción corresponde a un compromiso voluntario titulado “Protección y señalización de Especies en Categoría de Conservación en trazados de caminos”, establecido en la Tabla 12.2 de la RCA del Proyecto. Como se puede apreciar de la propia Tabla 12.2 señalada, **la oportunidad de implementación es “durante la fase de Construcción, previo a la construcción de caminos”**. A continuación, reproducimos como está

contemplado este compromiso voluntario en la RCA del Proyecto, destacando su oportunidad de implementación:

Tabla 12.2. Protección y señalización de Especies en Categoría de Conservación en trazados de caminos.	
Impacto asociado	ET-FVT-CON-04 Afectación de hábitats o individuos de especies amenazadas
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción
Objetivo, descripción y justificación	<p>Objetivo: Asegurar el cumplimiento de las medidas y restricciones relativas a flora y vegetación.</p> <p>Descripción: De acuerdo a la optimización realizada en la segunda adenda complementaria, no existe afectación sobre las especies en categoría de conservación (lingue, canelo, belloto y naranjillo). Sin embargo, debido al valor ambiental de la zona, y a la eventual presencia de especies singulares como Avellanita (<i>Avellanita bustillosii</i>), este compromiso voluntario se restringe sólo a esta especie.</p> <p>Previo a la intervención de los trazados de caminos, éstos serán recorridos por parte de un grupo de profesionales del área forestal, quienes serán encargados de demarcar los individuos de Avellanita en la zona para los posteriores trabajos de construcción.</p> <p>Justificación: La medida se justifica debido a la presencia potencial de Avellanita en el área del Proyecto; su correcta señalización contribuirá a delimitar el trazado de los caminos, de manera de proteger esta especie.</p>
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<p>Lugar: Esta actividad se realizará en el trazado propuesto para los caminos en el sector Culiprán, entre las torres 147 y 169.</p> <p>Forma:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Profesionales del área forestal recorrerán en forma pedestre los caminos proyectados en el sector señalado, de manera tal de marcar los trazados de acuerdo a lo presentado en la presente Segunda Adenda Complementaria, y realizar la colocación de señalética en zonas sensibles, así como la georreferenciación y tomar fotografías del lugar. <input type="checkbox"/> Las liberaciones de los tramos de caminos serán requisito obligatorio previo a la intervención. <p>Oportunidad: El compromiso será implementado durante la fase de Construcción, previo a la construcción de caminos.</p>
Indicador que acredite su cumplimiento	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Demarcación preliminar del trazado de los caminos de acuerdo a lo indicado en la Segunda adenda complementaria. <input type="checkbox"/> Óptimo estado de cercos y/o señaléticas en área sensibles. <input type="checkbox"/> Registros fotográficos del cercado y la señalética <input type="checkbox"/> Enviar a la Superintendencia del Medio Ambiente las coordenadas UTM de cada uno de los individuos identificados en las labores de liberación.
Forma de control y seguimiento	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Se llevará un registro mensual de las actividades realizadas en la protección y señalización, durante el tiempo que dure la actividad de construcción de los caminos. <input type="checkbox"/> Se entregará un único informe a la SMA al término de la etapa de construcción de caminos, en el cual se identificará cada obra y el resultado del recorrido realizado.

90. Al respecto, debemos señalar que las torres 153, 155, 156, 157 y 161 del tramo sur no contaron con caminos de acceso, pues fueron construidas por helicópteros. Por tanto, la oportunidad de cumplimiento del compromiso de la Tabla 12.2 se cumplió según lo aprobado ambientalmente, como se demostrará, pues no se construyeron caminos que marcan el plazo final de cumplimiento de la medida. Así, dada la inexistencia de caminos, la oportunidad de cumplimiento de la medida estaba circunscrita a la etapa de construcción del Proyecto, lo que fue cumplido en este caso.

91. Lo anterior es claro, pues dado que la oportunidad de cumplimiento viene dada por la “*fase de Construcción del Proyecto*” y “*previo a la construcción de caminos*”, y a falta de estos últimos (como es el caso de las torres señaladas en el Cargo 3) la oportunidad se circunscribe a la fase de Construcción del Proyecto. Lo anterior, por cuando la expresión “*previo a la construcción de caminos*” es indicada como una condición que finalmente no se cumplió, pues las torres fueron construidas mediante helicópteros. De esta forma, y para mantener la coherencia de lo señalado en la RCA, se concluye que la medida debe ser cumplida durante la “*fase de Construcción del Proyecto*”.

Pues bien, dado los antecedentes que se señalan a continuación, es claro que las acciones de demarcación y señalización de especies en categoría de conservación se realizó durante esa fase del Proyecto, dando pleno e íntegro cumplimiento a lo señalado en la RCA del Proyecto.

92. De esta forma, el compromiso señalado fue cumplido en el mes de diciembre de 2020, en los siguientes días:
- a. Tramo de torres 155 a 159: 1 de diciembre de 2020.
 - b. Tramo de torres 160 a 162: 15 de diciembre de 2020.
 - c. Tramo de torres 153 a 155: 23 de diciembre de 2020.

Para acreditar lo anterior, se acompañan a esta presentación los siguientes antecedentes: (i) informe de realización de las acciones de demarcación y señalización de especies en categoría de conservación, de la consultora externa Ambiental y Sectorial, de febrero de 2021; (ii) comprobante de reporte de este informe en el Sistema de Seguimiento Ambiental de esta Superintendencia; y (iii) minuta de análisis de cumplimiento del compromiso 11.4 de la RCA del Proyecto de detección de la presencia de especies en categoría de conservación durante el año 2020, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial, de marzo de 2021. En el primero de estos documentos claramente se señala que “*entre las torres 153 a 162 no está contemplado construir caminos de acceso ya que estas torres se construirán utilizando helicópteros*” (página 12 del documento).

93. Con lo anterior, es posible demostrar que si se cumplió con lo señalado en la RCA del Proyecto, pues la medida se cumplió durante la fase de construcción del Proyecto, y de manera previa a la construcción de caminos, respecto de las torres del Cargo 3. Por todo lo anterior, **no es efectivo que la medida fue cumplida tardíamente.**

D. Cargo 4

94. Este cargo corresponde al retardo en la ejecución de la viverización de semillas para ejecutar las medidas de compensación vinculadas a la reforestación y enriquecimiento los sitios prioritarios Cordón de Cantillana, La Roblería/Cordillera de la Costa y Chocalán y El Roble.

95. Los argumentos de descargos al respecto son los siguientes:

(i) **Argumento 1: Eletrans si realizó a tiempo la viverización de semillas para ejecutar las medidas de compensación vinculadas a la reforestación y enriquecimiento los sitios prioritarios Cordón de Cantillana, La Roblería/Cordillera de la Costa y Chocalán¹⁹ y El Roble.**

96. De acuerdo con lo señalado en la RCA del Proyecto, la viverización de semillas para ejecutar las medidas de compensación *“comenzaría el año en que se ejecute la construcción del proyecto”* (considerandos 7.1.9, 7.1.10, 7.1.11, 7.1.12, 7.1.14, 7.3.8 y 7.3.9 de la RCA del Proyecto).

97. Dado lo anterior, Eletrans debía dar comienzo a la ejecución de la viverización de semillas el año en que se ejecute la construcción del Proyecto. Lo anterior dado el **margen amplio que otorga la RCA para efectos de iniciar la ejecución de la medida: en cualquier momento del año en que se ejecute la construcción del Proyecto.**

98. Pues bien, **el Proyecto inició su ejecución el año 2019. Dado lo anterior, Eletrans dio inició a la ejecución de la viverización de las semillas ese mismo año,** tal como consta del

¹⁹ Hacemos presente que la correcta denominación de este sitio es “Cocalán” y no “Chocalán”, como indica el Cargo 4. Así puede comprobarse de la lectura de los considerandos 7.1.9, 7.1.10, 7.1.11, 7.1.12, 7.1.14, 7.3.8 y 7.3.9 de la RCA del Proyecto.

informe de cumplimiento de la medida de ese año preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial, titulado “*Compromiso Ambiental. Recolección semillas origen local para producción de plantas en vivero. Informe parcial N°1 – Año 2019*” (se acompaña en esta presentación).

99. Lo anterior permite acreditar que **durante el año en que se ejecutó la construcción del Proyecto (año 2019) Eletrans si dio cumplimiento al comienzo de la viverización**. Este es el compromiso establecido en la RCA, y lo que fue cumplido e informado a esta Superintendencia. Es más, en el mismo documento nombrado anteriormente se reconoce que durante el año 2019 se recolectaron la siguiente cantidad de semillas:

Especie	Nombre	Cantidad colecta (kg)	Fecha colecta	Plantas en vivero (individuos)
<i>Acacia caven</i>	Espino	10	24/02/2019	22.397
<i>Porlieria chilensis</i>	Guayacán	2	10/01/2019	6.588
<i>Schinus polygamus</i>	Huingan	7	19/04/2019	9.854
<i>Azara celastrina</i>	Lilen	1,5	17/03/2019	404
<i>Lithraea caustica</i>	Litre	5	17/03/2019	16.450
<i>Criptocaria alba</i>	Peumo	30	28/05/2019	1.252
<i>Quillaja saponaria</i>	Quillay	2,5	25/04/2019	22.317

100. Lo anterior permite comprobar que **no es efectivo que existió un retardo en la ejecución de la medida**, tal como lo afirma esta Superintendencia en el Cargo 4. Al contrario, Eletrans dio pleno cumplimiento a lo señalado en la RCA del Proyecto respecto al inicio de su ejecución.

101. Por lo señalado, el Cargo 4 debe ser descartado en su totalidad.

(ii) Argumento 2: esta Superintendencia confunde el inicio de la ejecución de la medida con la forma de ejecución informada.

102. En la Formulación de Cargos, esta Superintendencia afirma que en el informe acompañado en el Sistema de Seguimiento Ambiental titulado “*Compromiso Ambiental. Recolección semillas origen local para producción de plantas en vivero. Informe parcial N°1 – Año 2019*”, preparado por la consultora

externa Ambiental y Sectorial, “*el Titular propone – tras un año desde la fecha en que debió ejecutar la viverización- una estrategia que permita cumplir con el compromiso, la cual se pretende ejecutar en el período comprendido en 2020 y 2021*”.

103. Al respecto, debemos señalar que es efectivo que Eletrans dio ejecución a la medida durante los años 2020 y 2021. Lo que omite esta Superintendencia en la Formulación de Cargos es que **dicha ejecución es continua desde el año 2019, fecha de inicio de la construcción del Proyecto, tal como está contemplado en la RCA del Proyecto**, como quedó demostrado en el primer argumento. Es decir, **la ejecución de la medida los años 2020 y 2021 no implica que no se haya iniciado su ejecución el año 2019, según lo contemplado en la RCA.**
104. Como fácilmente se puede apreciar, **esta Superintendencia confunde el inicio de la ejecución de la medida (año 2019) con los años en que esta medida continuara ejecutándose (años 2020 y 2021).** Lo anterior, pues esta medida requiere de una ejecución continua, dada la naturaleza propia del desarrollo de la recolección y viverización de las semillas.
105. Finalmente, debemos señalar de manera clara que fue lo efectivamente informado en el informe titulado “*Compromiso Ambiental. Recolección semillas origen local para producción de plantas en vivero. Informe parcial N°1 – Año 2019*”, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial.

En este informe se señala claramente que si se inició la ejecución de la medida el año 2019. Lo que sucedió fue que existió “*una disminución notable en la cantidad de estructuras reproductivas y por ende una muy baja oferta de semillas de especies forestales nativas para cumplir con este compromiso*”, dada la situación de sequía que afecta a toda la zona central de nuestro país. Esto implicó que la recolección de semillas ese año 2019 se realizó dentro del ámbito de “origen local”, como lo permite la RCA, detallándose incluso la ubicación de las zonas de recolección de semillas y los puntos de colecta.

Lo que implicó la situación de sequía **no fue la inejecución o ejecución tardía de la acción.** Lo que provocó fue una **modificación en la forma de cumplimiento**, pues se recolectaron semillas “de origen local”, es decir, “*de especies que se ubican en el área de distribución de la especie y que además provengan de individuos que permanentemente producen semillas de buena calidad*”. Esta

modificación se encuentra autorizada ambientalmente, como se puede revisar del método de implementación de la medida establecido en la RCA:

Método de implementación de la medida	
Considerandos RCA	Descripción
7.1.9	<p><i>“Las semillas utilizadas para la producción de plantas en vivero serán de origen local (aledañas al área de intervención), por lo que se considera ejecutar colecta de semillas y viverización”.</i></p>
7.1.10	
7.1.11	
7.1.12	
7.1.14	
7.3.8	
7.3.9	

Lo que se propone en el informe para los años 2020 y 2021 es que se restrinja la colecta a las zonas aledañas al Proyecto, cuyos resultados se mostraran en los informes parciales de avance de ejecución de la acción.

106. Todo lo anterior permite acreditar que **esta Superintendencia confunde el inicio de ejecución de la medida, que fue el año 2019, con la forma de ejecución de esta**. Lo anterior llevó a que se formulara el Cargo 4, cuando en los hechos la medida de viverización se inició y se encuentra en ejecución según lo autorizado ambientalmente en la RCA del Proyecto.

E. Cargo 5

107. Este cargo corresponde a la intervención de áreas que no fueron evaluadas ambientalmente y/o que exceden la superficie evaluada y autorizada por los respectivos permisos sectoriales, en los siguientes sectores:
- En las plataformas para las torres N°153 a N°168 del tramo sur, donde la superficie cortada excede lo autorizado en un total equivalente a 3.172,7 metros cuadrados (**Cargo 5A**).
 - En las zonas de izaje Lo Aguirre, Massoud, El Molino, Octavio, Morandé y Villavicencio (**Cargo 5B**).

- c. En las zonas de aterrizaje localizadas en las cercanías de las torres N°157, N°160 (bajo), N°160 (alto) y N°167, respectivamente, todas del tramo sur (**Cargo 5C**).

108. Los argumentos de descargos al respecto son los siguientes:

(i) **Argumento 1:** respecto al Cargo 5A, la superficie cortada no superó lo evaluado ambientalmente, y se encuentra ajustada a los planes de manejo forestal aprobados por la Corporación Nacional Forestal (CONAF).

109. Como parte de la evaluación ambiental del Proyecto fueron evaluados los impactos ambientales asociados a la corta de vegetación necesaria para el emplazamiento de las torres del Proyecto. Luego de la obtención de la RCA, se solicitaron los respectivos planes de manejo forestal ante la CONAF, los que se obtuvieron para cada una de las torres mencionadas en el Cargo 5A, como parte del Permiso Ambiental Sectorial (**PAS**) indicado en el artículo 148 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, “*Permiso para la corta de bosque nativo*”; y del PAS indicado en el artículo 151 del mismo Reglamento, “*Permiso para la corta, destrucción o descepaado de formaciones xerofíticas*”.

110. A continuación, detallamos el número de las resoluciones de los planes de manejo forestal aprobados por la CONAF para las torres indicadas en el Cargo 5A:

N° Torre	PAS	N° de la resolución de CONAF que aprueba el plan de manejo respectivo
153	148	145/341-23-19
155	148	104/341-23-19
156	148	110/341-23-19
157	148	65/341-23-19
158	148	65/341-23-19
159	151	60/322-23-19
160	148	109/341-23-19
161	148	109/341-23-19

162	148	38F/341-23-20
163	148	27/341-23-20
164	148	135/341-23-19
165	148	97/341-23-19
166	148	97/341-23-19
167	148	131/341-23-19
168	148	149/341-23-19

111. A mayor abundamiento, se acompañan a esta presentación los planes de manejo indicados.

112. Estos planes de manejo señalan las superficies de corta a realizar, de acuerdo con la siguiente tabla:

Nº Torre	Nº de la resolución de CONAF que aprueba el plan de manejo respectivo	Superficie de corta autorizada (en hectáreas)	Superficie de corta autorizada (en metros cuadrados)
153	145/341-23-19	0,0523	523
155	104/341-23-19	0,0490	490
156	110/341-23-19	0,0530	530
157	65/341-23-19	0,1396	1396
158	65/341-23-19		
159	60/322-23-19	0,0358	0,0064
160	109/341-23-19	0,1603	1603
161	109/341-23-19		
162	38F/341-23-20	0,0242	242
163	27/341-23-20	0,0567	567
164	135/341-23-19	0,2342	2342
165	97/341-23-19	0,2087	2087
166	97/341-23-19		
167	131/341-23-19	0,2635	2635
168	149/341-23-19	0,1606	1606

La suma de la superficie autorizada y aprobada por CONAF asciende a un total de **14.021 metros cuadrados**.

- 113. La corta realmente realizada en las torres del Cargo 5A es menor a la autorizada por los respectivos planes de manejo aprobados.** Lo anterior puede ser acreditado con los protocolos de roce y despeje de las torres, que permiten apreciar la superficie realmente cortada en comparación con lo autorizado:

N° Torre	N° de la resolución de CONAF que aprueba el plan de manejo respectivo	Superficie de corta autorizada (en hectáreas)	Superficie efectivamente cortada (en hectáreas)
153	145/341-23-19	0,0523	0,0064
155	104/341-23-19	0,0490	0,0064
156	110/341-23-19	0,0530	0,0064
157	65/341-23-19	0,1396	0,0064 (torre 158) y 0,0064 (torre 157). Total: 0,0128
158	65/341-23-19		
159	60/322-23-19	0,0358	0,0064
160	109/341-23-19	0,1603	0,0064 (torre 160) y 0,0064 (torre 161). Total: 0,0128
161	109/341-23-19		
162	38F/341-23-20	0,0242	0,0064
163	27/341-23-20	0,0567	0,0064
164	135/341-23-19	0,2342	0,0064
165	97/341-23-19	0,2087	0,0064 (torre 165) y 0,0064 (torre 166). Total: 0,0128
166	97/341-23-19		
167	131/341-23-19	0,2635	0,0064
168	149/341-23-19	0,1606	0,0064

Lo anterior permite acreditar que la **corta realizada si cumplió con la superficie autorizada ambientalmente y aprobada por la CONAF.**

114. Como puede desprenderse de los antecedentes citados, la corta de la superficie de las torres en ningún caso superó los 64 metros cuadrados (0,0064 hectáreas), lo que se ajusta tanto a lo autorizado sectorialmente por la Corporación Nacional Forestal como a lo contemplado en la RCA del Proyecto, que señala una superficie de 64 metros cuadrados de corta para cada estructura.

115. Por lo señalado, no existió intervención de áreas no evaluadas ambientalmente o exceso de intervención de la superficies evaluadas y autorizadas, por lo que el Cargo 5A debe ser descartado en su totalidad.

(ii) Argumento 2: respecto al Cargo 5B, no es efectivo que se hayan intervenido las zonas de izaje Lo Aguirre, Massoud, El Molino, Octavio, Morandé y Villavicencio.

116. Para el desarrollo del Proyecto, Eletrans proyectó la utilización de las zonas de izaje Lo Aguirre, Massoud, El Molino, Octavio, Morandé y Villavicencio. Estas zonas permitirían el movimiento de materiales y trabajadores en helicópteros, para dar cumplimiento al uso de la metodología constructiva autorizada ambientalmente en la RCA del Proyecto.

117. Pues bien, la ubicación de estas zonas de izaje fue evaluada con el objetivo de que se ubicaran en **zonas ya intervenidas**, de modo que su utilización no implicara corta de vegetación ni de bosque nativo. Asimismo, se buscó que las zonas de izaje no implicara afectación a la fauna ni contaran con posibles hallazgos arqueológicos. Es por esto por lo que **estas zonas de izaje se ubicaron en terrenos de uso agrícola, previamente despejados por las labores propias de esta actividad**. Adicionalmente, previo a su utilización, se realizaron monitoreos arqueológicos y de fauna, de manera de evitar posibles impactos sobre dichos componentes ambientales.

118. Dada la elección de terrenos agrícolas para estas zonas de izaje, **no es efectivo que Eletrans los haya intervenido para efectos de despejar el terreno.**

119. Como medios para acreditar lo anterior, se acompañan los siguientes documentos asociados a las zonas de izaje que se indican:

1. Zona de izaje Villavicencio:

- Registro de inspección arqueológica zona de izaje.
En este documento se acompañan fotografías de la zona de izaje que permiten apreciar que la zona carece de vegetación y hallazgos arqueológicos; y se certifica que el uso de suelo de la zona es agrícola.
- Registro de liberación de fauna.
En este documento también se acompañan fotografías de la zona de izaje, que permite acreditar que carece de vegetación y fauna en categoría de conservación.

2. Zona de izaje El Molino:

- Registro de inspección arqueológica zona de izaje.
En este documento se acompañan fotografías de la zona de izaje que permiten apreciar que la zona carece de vegetación y hallazgos arqueológicos. Incluso se señala expresamente que *“este lugar corresponde a un predio con excasa (sic) vegetación, siendo principalmente pastizales los que aparecen a modo de parches sobre una matriz de limo arenoso grisáceo claro”*.
- Registro de liberación de fauna.
En este documento también se acompañan fotografías de la zona de izaje, que permite acreditar que carece de vegetación y fauna en categoría de conservación.

3. Zona de izaje Morandé:

- Registro de inspección arqueológica zona de izaje.
En este documento se acompañan fotografías de la zona de izaje que permiten apreciar que la zona carece de vegetación y hallazgos arqueológicos.
- Registro de liberación de fauna.
En este documento también se acompañan fotografías de la zona de izaje, que permite acreditar que carece de vegetación y fauna en categoría de conservación.

4. Zona de izaje Octavio:

- Registro de inspección arqueológica zona de izaje.
En este documento se acompañan fotografías de la zona de izaje que permiten apreciar que la zona carece de vegetación y hallazgos arqueológicos; y se certifica

que el uso de suelo de la zona es agrícola. Además, se señala expresamente que el predio “*posee una matriz de limo arcilloso, con algunas malezas y materia orgánica en la superficie*”.

- Registro de liberación de fauna.

En este documento también se acompañan fotografías de la zona de izaje, que permite acreditar que carece de vegetación y fauna en categoría de conservación.

120. En la Formulación de Cargos esta Superintendencia, al referirse a la supuesta corta de vegetación, señala al respecto que “*en relación con las zonas de izaje, no existen antecedentes en la RCA destinados a regular la intervención de vegetación para dicha finalidad*” (considerando 153 de la Formulación de Cargos). Lo anterior es efectivo, y la razón es que **en la evaluación ambiental siempre se consideró que no se utilizarían como zonas de izaje áreas en las que hubiera que realizar labores de despeje de vegetación, por lo que no se debió regular el asunto en la RCA**. Este fue el criterio que Eletrans utilizó para la elección de las zonas de izaje, y que permitió que no se realizaran labores de intervención en ellas.
121. Como parte de los documentos que permiten acreditar lo anterior, acompañamos a esta presentación el “Informe de Levantamiento de Información en Terreno” preparado por las consultoras externas Ambios y Sustenta. En este documento, específicamente en su capítulo 5 (páginas 9 a 16), se realiza un análisis de las zonas de izaje indicadas en el Cargo 5B, con fotografías de su estado a septiembre del año 2021. Se realiza en este informe la comparación de estas zonas de izaje con su estado previo a su utilización como parte del Proyecto, con la finalidad de evaluar su estado.

Como se concluye en el informe, “[d]el análisis de la visita a terreno y de las imágenes de los años previos al proyecto, **es posible concluir que las áreas de izaje se emplazaron en terrenos amplios, despejados, con uso previo (principalmente agrícola), donde no fue necesario efectuar una intervención o despeje de vegetación para acopiar materiales o permitir el izaje con helicóptero**. El único terreno con un uso previo no agrícola, corresponde al de la zona de izaje Lo Aguirre, el cual se ha utilizado a lo largo de los años, para acopio de material inerte (restos de excavación) y áridos”.

122. Por otro lado, esta Superintendencia no acompaña ningún tipo de antecedente probatorio que permita acreditar que se han intervenido las zonas de izaje Lo Aguirre, Massoud, El Molino, Octavio, Morandé y Villavicencio. Lo anterior, pues no existen este tipo de antecedentes, toda vez **que estas zonas siempre, y de manera previa a la ejecución del Proyecto, se encontraron despejadas, pues corresponden a terrenos de uso agrícola, ya despejados e intervenidos con anterioridad a su utilización como plataformas de izaje de helicópteros.**
123. Por todo lo anterior, queda acreditado que el Cargo 5B carece de todo sustento y no se condice con la realidad de la ejecución del Proyecto.

F. Cargo 6

124. Este cargo corresponde al manejo inadecuado de los frentes de trabajo. De acuerdo con esta Superintendencia, lo anterior se evidenciaría en:
- a. Ausencia de sanitario químico en los frentes de trabajo asociados a las estructuras N°153, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162 y 163 (**Cargo 6A**).
 - b. Acopio de residuos y de restos de materiales de construcción aledaño a las estructuras N°151 a 153 (**Cargo 6B**).
 - c. Acopio de material vegetal en sectores no autorizados, según lo señalado en la Tabla N°3 de la presente formulación de cargos y lo constatado en la inspección ambiental de fecha 30 de julio de 2021 (**Cargo 6C**).

125. Los argumentos de descargos al respecto son los siguientes:

(i) Argumento 1: respecto al Cargo 6B y al Cargo 6C, no existe en la actualidad acopios que puedan ser constitutivos de hechos de infracción.

126. Esta Superintendencia, a través de la Resolución Exenta N°1751 de fecha 5 de agosto del año 2021, ordenó medidas provisionales pre-procedimentales a Eletrans (las “**Medidas Provisionales**”), por un plazo de 15 días hábiles. Una de las medidas ordenadas consistió en “*enviar registro semanal de acciones de limpieza del sector de cada una de las torres habilitadas en el sector de Culiprán, en particular las torres 163 a la 145 del tramo sur del proyecto*”.

127. Eletrans dio cumplimiento a las Medidas Provisionales, enviando los respectivos reportes semanales de cumplimiento que dieron cuenta de las acciones de limpieza implementadas en las áreas de las torres 145 a 163, los que se acompañan en esta presentación. Una vez finalizado el plazo de las Medidas Provisionales, Eletrans también envió el reporte consolidado de cumplimiento de las medidas señaladas, el que nuevamente da cuenta de las acciones de limpieza realizadas.
128. Como documento adicional, se acompaña en esta presentación un acta notarial de constatación de hechos realizada por el Notario Público y Conservador de Comercio de Melipilla, René Alejandro Martínez Loaiza. Esta acta, certificada por el ministro de fe mencionado, da cuenta de la ejecución de los trabajos de limpieza realizados en los tramos de las torres N°143 a la N°161 del tramo sur del Proyecto, en particular en los siguientes sectores: Quebrada El Álamo, Quebrada del Cajón y Quebrada Piedra Bayo. Al respecto, debemos señalar que el Código Orgánico de Tribunales de nuestro país, Ley N°7421, señala expresamente que “[l]os notarios son ministros de fe pública” (artículo 399) y que una de sus funciones es justamente “dar fe de los hechos para que fueren requeridos y que no estuvieren encomendados a otros funcionarios” (artículo 401, N°4).
129. Lo dicho permite comprobar que, a la fecha de dictación de la Formulación de Cargos, los sectores señalados con acopio de residuos o de material vegetal del Cargo 6B y del Cargo 6C se encontraban limpios, lo que estaba en conocimiento de esta Superintendencia y fue acreditado por medio de un ministro de fe pública.
- (ii) Argumento 2: respecto al Cargo 6B y al Cargo 6C, fueron dictados cuando se encontraban pendientes las Medidas Provisionales, por lo que carecen de la debida consideración de las circunstancias de hecho existentes al minuto de su formulación.**
130. Como se señaló en el argumento anterior, con fecha 6 de agosto del año 2021 esta Superintendencia dictó Medidas Provisionales a Eletrans, consistentes, en parte, en la limpieza del área de las torres 145 a 163. Estas medidas tuvieron una duración de 15 días hábiles contados desde la notificación de la resolución que las ordenó, lo que sucedió el mismo día de su dictación.

131. De acuerdo con lo anterior, las Medidas Provisionales se encontraban vigentes hasta el día 27 de agosto del año 2021; y plazo para el envío del reporte consolidado de cumplimiento vencía el día 3 de septiembre del año 2021.
132. Durante la vigencia de las Medidas Provisionales, Eletrans dio pleno cumplimiento a lo solicitado por esta Superintendencia, enviando los reportes semanales de cumplimiento que daban cuenta de las acciones de limpieza implementadas. Sin perjuicio de lo anterior, esta Superintendencia dictó la Formulación de Cargos con fecha 16 de agosto del año 2021, **cuando aún se encontraban vigentes las Medidas Provisionales.**
133. Lo anterior da cuenta de que **esta Superintendencia no dio cumplimiento a lo señalado en el artículo 48 de la LO-SMA**, que en su inciso segundo señala que “*[l]as medidas señaladas en el inciso anterior podrán ser ordenadas, con fines exclusivamente cautelares, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador (...)*”. Lo anterior pues incluyó como Cargo 6 hechos que se encontraban siendo subsanados por Eletrans a través del cumplimiento de las Medidas Provisionales. Es decir, el procedimiento sancionatorio rol D-185-2021 se inició mientras las Medidas Provisionales se encontraban vigentes.
134. Lo anterior da cuenta de la mala fe de la Superintendencia, al formular cargos respecto a **hechos que estaban siendo reparados a través de acciones de limpieza que se encontraban en ejecución y habían sido reportadas semanalmente**; acciones que, además, habían sido ordenadas por esta misma Superintendencia.
135. El hecho de formular cargos respecto a hechos que se encontraban siendo subsanados da cuenta de la falta de unidad de acción de esta Superintendencia respecto al cumplimiento de las Medidas Provisionales. ¿Qué sentido tendrían, entonces, los reportes semanales de cumplimiento y el reporte consolidado de cumplimiento de las Medidas Provisionales si, en paralelo a su presentación, esta Superintendencia señalaba que eran hechos constitutivos de infracción? De esta forma, esta Superintendencia no permitió que el cumplimiento de las Medidas Provisionales permitiera una mejor formulación de eventuales hechos constitutivos de infracción.

136. Por todo lo dicho, a la fecha de dictación de la Formulación de Cargos tanto el Cargo 6B como el Cargo 6C **carecían de objeto**, pues se refieren a hechos que se encontraban siendo subsanados en ese minuto, tal como esta Superintendencia conocía por los reportes semanales que estaban siendo enviados dentro de plazo por Eletrans.

IV. EN EL SUPUESTO IMPROBABLE QUE LA SMA ESTIME CONFIGURADA UNA INFRACCIÓN EN ESTE PROCEDIMIENTO, LAS CIRCUNSTANCIAS DEL ARTÍCULO 40 DE LA LO-SMA SE VERIFICAN DE MODO FAVORABLE PARA ELETRANS.

137. De acuerdo con el art. 40 de la LO-SMA, para la determinación de sanciones específicas la SMA debe considerar las siguientes circunstancias:

- a) La importancia del daño causado o del peligro ocasionado.
- b) El número de personas cuya salud pudo afectarse.
- c) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.
- d) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.
- e) La conducta anterior del infractor.
- f) La capacidad económica del infractor.
- g) El cumplimiento del programa de cumplimiento (en caso de ser aplicable).
- h) El detrimento o vulneración de un área silvestre protegida del Estado.
- i) Todo otro criterio que, a juicio fundado de la Superintendencia, sea relevante para la determinación de la sanción.

138. Al respecto, se ofrece a continuación el siguiente análisis de las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA:

139. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra a) de la LO-SMA, sobre la importancia del daño causado o del peligro ocasionado:

Los cargos formulados a Eletrans no han causado daño ni ocasionado peligro alguno. Todos ellos, a excepción del Cargo 4, se refieren a supuestos incumplimientos de la RCA del Proyecto,

que han sido descartados a lo largo de esta presentación, los que además **no han causado daño o peligro alguno** más allá de su supuesto mero incumplimiento.

El único cargo que, a juicio de esta Superintendencia, es susceptible de causar un daño o peligro es el Cargo 1, lo que fue descartado latamente en la sección respectiva de esta presentación.

140. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra b) de la LO-SMA, sobre el número de personas cuya salud pudo afectarse:

En la Formulación de Cargos, sólo el Cargo 1 fue clasificado como “grave” en virtud de la supuesta generación de un riesgo para la salud de la población. En este sentido, el resuelvo II de la Formulación de Cargos señala que “[e]l cargo N°1 se clasifica como grave en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 N°2, literal b) de la LO-SMA, conforme al cual se consideran infracciones graves “aquellas que hayan generado un riesgo significativo para la salud de la población””.

En atención a esto, sólo este cargo pudo haber afectado la salud de las personas. Sin embargo, como ya se pudo comprobar en la sección correspondiente, la utilización de helicópteros como metodología constructiva cumplió con la normativa aplicable en términos acústicos y aeronáuticos, tal como quedó demostrado tanto en la evaluación ambiental del Proyecto como en el informe acompañado a esta Superintendencia con fecha 23 de abril del año 2021. De esta manera, no es efectivo que se pudo afectar la salud de la población por la utilización de helicópteros como metodología constructiva.

141. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra c) de la LO-SMA, el beneficio económico obtenido con motivo de la infracción:

Las infracciones imputadas a Eletrans no le han producido beneficio económico, pues no se relacionan con menores costos o beneficios de algún tipo susceptibles de ser evaluados y considerados como un beneficio económico en la ejecución del Proyecto.

En primer lugar, no es posible determinar un posible beneficio económico del Cargo 1. Dado que la supuesta infracción viene dada por la extensión en el uso de helicópteros como

metodología constructiva, es obvio que **dicha extensión causó mayores costos** y no menos, por lo que existió un desmedro económico para Eletrans por este concepto.

En cuanto al Cargo 2, como ha quedado demostrado en esta presentación, no se ha podido acreditar la efectividad de lo afirmado por esta Superintendencia en su Formulación de Cargos. Debido a esto, **no ha existido un beneficio económico** derivado de las infracciones imputadas, pues Eletrans ha dado cumplimiento al Plan de Perturbación controlada para fauna de baja movilidad.

El Cargo 3 y el Cargo 4 se refieren a supuestos retardos en la ejecución de acciones de demarcación de especies en categoría de conservación y viverización de semillas, respectivamente. En atención a ello, es claro que el supuesto mero retardo en la ejecución de dichas actividades no se tradujo en un beneficio económico para Eletrans, pues **las actividades si fueron ejecutadas, con los costos asociados a las mismas.**

Respecto al Cargo 5, ha quedado demostrado a lo largo de esta presentación que no es efectivo que se hayan intervenido áreas sin autorización ambiental o en exceso de lo autorizado por los permisos ambientales sectoriales. Igualmente, y en el hipotético caso de que ello haya sido efectivo, no es posible concluir que existió un beneficio económico de dichas intervenciones, pues **una mayor intervención implicaría mayores costos** para Eletrans.

En cuanto al Cargo 6, y como ya se expresó en la sección correspondiente de esta presentación, Eletrans ha realizado una serie de acciones que implicaron **mayores costos**. Tal fueron las acciones de limpieza que se realizaron en cumplimiento de las Medidas Provisionales ordenadas por esta Superintendencia, que se tradujeron en que el Cargo 6 careciera de la debida consideración de las circunstancias de hecho existentes al minuto de su formulación.

Respecto al Cargo 7, ha quedado acreditado en esta presentación que el hecho constitutivo de infracción no se configuró; y por tanto, **no puede concluirse que existió un beneficio económico** para Eletrans de ello.

142. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra d) de la LO-SMA, sobre la intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma:

Las infracciones imputadas a Eletrans, en caso de acreditarse, no se han producido intencionalmente, pues varios de ellos derivan de tardanzas y demoras no imputables a Eletrans, si no que a factores externos como la pandemia de COVID-19 o la sequía existente. Este es el caso del Cargo 1 y del Cargo 4, lo que implica que no existió un grado de participación atribuible a Eletrans.

Respecto al Cargo 2 y al Cargo 3, tampoco ha existido intencionalidad de Eletrans. Como ha quedado demostrado en esta presentación, si se ejecutaron las actividades del Plan de Perturbación controlada de fauna de baja movilidad (Cargo 2) y no ha existido una tardanza en la identificación de especies arbóreas en categoría de conservación (Cargo 3). Estas actividades se realizaron de acuerdo a lo autorizado ambientalmente, y por tanto, la intención de Eletrans en la ejecución de dichas actividades fue acorde con ello y no con los supuestos incumplimientos que se le imputan.

Lo mismo puede señalarse respecto del Cargo 5 y el Cargo 6. En ambos casos los hechos constitutivos de infracción han sido desacreditados en esta presentación, y en particular respecto al Cargo 6, Eletrans realizó acciones de cumplimiento de las Medidas Provisionales que demuestran que su intención ha sido la de cumplir con lo autorizado ambientalmente y lo ordenado por esta Superintendencia.

Respecto al Cargo 7, no es posible atribuir responsabilidad a Eletrans, dado que no se configuró el hecho constitutivo de infracción, como quedó demostrado en la sección respectiva de esta presentación.

Todo lo anterior lleva a concluir que no ha existido intencionalidad por parte de Eletrans en la supuesta ejecución de las infracciones imputadas.

143. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra e) de la LO-SMA, sobre la conducta anterior del infractor:

Eletrans ha dado pleno cumplimiento a las distintas medidas provisionales ordenadas por esta Superintendencia, y ha respondido en tiempo y forma todos los requerimientos de información que se le han formulado. Lo anterior permite acreditar que Eletrans ha sido diligente y ha cumplido con todos los antecedentes y resoluciones dictadas por esta Superintendencia, lo que demuestra una conducta diligente y positiva para ante la autoridad, lo que a su vez permite acreditar una positiva conducta anterior.

Adicionalmente, Eletrans ha desarrollado una serie de acciones que han demostrado diligencia y cuidado en el desarrollo de su Proyecto. A continuación, detallamos las acciones y medidas ejecutadas por Eletrans en este sentido:

- a) Acciones ejecutadas en cumplimiento del Programa de Cumplimiento aprobado por esta Superintendencia.

Como ya se indicó previamente, un procedimiento sancionatorio fue iniciado por esta Superintendencia del Medio Ambiente con fecha 22 de octubre del año 2020, a través de la dictación de una formulación de cargos mediante la Res. Ex. N°1/Rol D-142-2020.

A la fecha, este procedimiento sancionatorio se encuentra suspendido y Eletrans ejecutó un Programa de Cumplimiento aprobado por esta Superintendencia mediante la Resolución Exenta N°7/Rol D-142-2020, de fecha 20 de diciembre del año 2021.

Pues bien, a la fecha de presentación de estos descargos Eletrans ha sido diligente y proactivo en el cumplimiento de las metas y acciones comprometidas en dicho Programa de Cumplimiento, informándolo periódicamente a esta Superintendencia en los reportes de cumplimiento enviados con fecha 12 de marzo, 12 de mayo y 12 de julio del año 2022, así como su reporte final enviado con fecha 2 de agosto del presente año.

A continuación, damos cuenta de las acciones indicadas en dicho Programa de Cumplimiento, y su estado de avance a la fecha:

#	Acción	Estado actual	Fecha de inicio	Fecha de término
6	Mantenimiento de riego de las especies herbáceas y arbustivas plantadas en la zona de emplazamiento de las Torres 3 y 3B, para lograr un prendimiento del 75%.	Se plantaron 20 ejemplares nativos y semillas herbáceas en una superficie de 0,12 hectáreas. El porcentaje de prendimiento actual es de un 85%, y por otro lado, existe un notable porcentaje de germinación de especies herbáceas sembradas en el área de emplazamiento de las Torres 3 y 3B.	01-01-2022	02-08-2022
7	Monitoreo y restauración de áreas utilizadas para caminos y estructuras del proyecto e implementación de acciones de control de erosión, en: (i) los caminos de acceso a las torres 3 y 3B; y (ii) el sector de emplazamiento de las torres 3 y 3B.	A partir del monitoreo quincenal durante los meses de marzo - abril se evidencia que los caminos de acceso y el sector de emplazamiento de las Torres 3- 3B están en óptimas condiciones y no presentan activación de procesos erosivos. Por consiguiente, no requiere la aplicación de métodos o técnicas de control de erosión y restauración.	01-01-2022	02-08-2022
8	Realizar un seguimiento del estado de los taludes, fosos y contrafosos de la zona de emplazamiento de las Torres 3 y 3B, así como en su camino de acceso, para verificar su buen estado.	A partir del monitoreo quincenal durante los meses de marzo - abril se evidencia el buen estado de las obras de conservación de suelo, tanto de taludes como fosos y contrafosos de la zona de emplazamiento de las Torres 3-3B. Por lo tanto, la presente acción no requiere medidas de reparación.	01-01-2022	02-08-2022

9	Limpieza de las zonas de quebrada oriente y el canal Carlos Avilés en caso de pronósticos de altas precipitaciones.	Se realiza seguimiento de precipitaciones a través de plataforma Windy. Al respecto, se evidencia pronóstico de precipitaciones sobre la media de 20 mm para el día 26 de abril, y en consecuencia, se activa y ejecuta el servicio de limpieza el día 22 de abril despejando las zonas de Quebrada Oriente y el Canal Carlos Avilés.	01-01-2022	02-08-2022
11	Desarrollo e implementación de un protocolo de aviso a la SMA en caso de: (i) generación de erosión de laderas y formación de cárcavas en los sectores de emplazamiento del proyecto; y (ii) generación de movimientos en masa que pudieren afectar el medio ambiente o a la población aledaña al proyecto.	De acuerdo al seguimiento de la acción, a la fecha no se han registrado eventos de remoción en masa. No obstante, se realizan capacitaciones del Protocolo de Aviso a la SMA a trabajadores que se encuentran en faenas	01-01-2022	02-08-2022
12	Diseño e implementación de barrera o pantalla vegetal en un predio particular ubicado en la calle sur del conjunto habitacional Lomas de Manso y en caso de no obtener el consentimiento de ninguno de los titulares del predio, búsqueda de un predio alternativo lo más cercano posible a la calle sur del conjunto habitacional Lomas de Manso, para implementar la barrera o pantalla vegetal, de	Ante la negativa de la comunidad y del propietario del predio, se está evaluando la medida alternativa "Acción N°17 Instalación de pantallas visuales en la calle sur del conjunto habitacional Lomas de Manso" para el cumplimiento de los considerandos 7.3.4 y 8.3.4 de la RCA N°1542/2018.	01-01-2022	02-08-2022

	acuerdo a lo autorizado ambientalmente.			
13	Se mejorarán y fortalecerán los muros del sector sur que separan el conjunto habitacional Lomas de Manso y Los Jazmines con los terrenos baldíos exteriores, para mejorar de esta forma la seguridad del condominio.	Debido al cambio societario de ELETRANS II S.A. se han modificado una serie de procesos internos teniendo que alinearse con los nuevos estándares corporativos, entre los cuales se encuentra el nuevo procedimiento de licitaciones. Al respecto, el área legal está en revisión de las bases de licitación para iniciar el proceso de licitación en plataforma COMFORCE.	01-01-2022	30-01-2023
14	Se instalarán focos de iluminación en los muros del sector sur que separan el conjunto habitacional Lomas de Manso y Los Jazmines con los terrenos baldíos exteriores, para mejorar de esta forma la seguridad del condominio.			
15	Se plantarán 60 árboles en las plazas y/o áreas comunes ubicadas dentro del conjunto habitacional Lomas de Manso y Los Jazmines, para efectos de fortalecer las áreas verdes dentro del condominio.			
16	Pintar de color verde las torres cercanas al conjunto habitacional Lomas de Manso (torres 1, 1B, 2, 2B, 3, 3B, 4 y 4B), y realización de estudio paisajístico.	A partir del monitoreo bimestral durante los meses de marzo y abril, se evidencia un porcentaje de avance del 62,5%, puesto que, 5 de las 8 torres están pintadas de color verde (Torres 1B, 2B, 3B, 4 y 4B). El pintado de estructuras faltantes se	01-01-2022	02-08-2022

		contempla para las primeras semanas de junio.		
19	Elaboración e implementación de un protocolo interno de revisión y chequeo previo de toda la información, informes y/o reportes que serán enviados a la SMA y otras autoridades.	Durante los meses de marzo y abril de 2022 no se han elaborado informes reportables a la SMA y ninguna otra autoridad, sin embargo, se ha implementado para todos los documentos la revisión y chequeo de la información por la Subgerencia de Medio Ambiente y Comunidades de ELETRANS II S.A. que forman parte del protocolo de revisión.	01-01-2022	02-08-2022
21	Complementación de informes relativos a la perturbación controlada remitidos a la SMA y nueva carga en el Sistema de Seguimiento Ambiental de dicho organismo.	No se reporta la acción N°21 puesto que, en el primer reporte de avance periodo enero y febrero 2022 se acompaña medio de verificación asociado a los comprobantes de carga al Sistema de Seguimiento Ambiental de la SMA, complementando los informes relativos a la perturbación controlada	01-01-2022	02-08-2022
22	Enriquecimiento de hábitat en las Torres 25 (LAAM) y 44 (AMRA), utilizando elementos locales como: rocas, ramas, troncos, etc., fuera del área de intervención, en el perímetro de las mismas.	El monitoreo en terreno se realizó mediante la observación y verificación del parámetro de control asociado. Al respecto, se cumple con la acción de enriquecimiento en el perímetro de las torres 25 LAAM y 44 AMRA, puesto que ambas estructuras presentan elementos locales como rocas, ramas, troncos, vegetación etc., que cumplen la función de refugio para la fauna de baja movilidad, especialmente reptiles.	01-01-2022	02-08-2022

23	Implementación de sistema de control de plazos asociados a la perturbación de fauna.	Dado que no han existido actividades de perturbación controlada entre los meses de marzo y abril de 2022 no se ha podido verificar la implementación del sistema de control de plazos asociados a la perturbación de fauna, puesto que las actividades desarrolladas se asocian a las Subestaciones del proyecto. No obstante, se deja expreso que se han hecho todas las capacitaciones al respecto y que el sistema se ha implementado de acuerdo a lo requerido	01-01-2022	02-08-2022
----	--	--	------------	------------

b) Acciones ejecutadas adicionales.

Adicionalmente a la ejecución del Programa de Cumplimiento aprobado en el marco del procedimiento sancionatorio Rol D-142-2020, Eletrans ha ejecutado diligentemente las medidas y acciones contempladas en la RCA del Proyecto.

A continuación, se detallan las medidas y su estado actual de ejecución, junto con el considerando de la RCA del Proyecto donde se encuentran contempladas:

Considerando	Descripción de la medida	Estado Actual
No aplica	Plan de Compensación de Emisiones en sector de reforestación Cerro Amapolas y El Palqui.	Ejecutada
No aplica	Proyecto Santa Julia.	Ejecutada
No aplica	Recambio 27 artefactos a leña en comuna de Melipilla.	Ejecutada
No aplica	Reforestación 61,1 ha predio Codigua.	En desarrollo
7.1.2	Reducción parche deforestado.	En ejecución
7.2.1	Instalación de dispositivos antipercha.	Ejecutada

8.2.1	Instalación elementos disuasores de vuelo.	Ejecutada
8.3.10	Creación de 3 arboretum en comunas de Pudahuel, Melipilla y Litueche.	En ejecución
12.2	Protección y señalización de Especies en Categoría de Conservación en trazados de caminos.	Ejecutada
12.3	Protección y Enriquecimiento con Belloto, Naranjillo y Avellanita en Culiprán.	Ejecutado
12.4	Fomento, financiamiento y publicación de estudios científicos sobre Biodiversidad de los Sitios Prioritarios Altos de Cantillana, El Roble y La Roblería/Cordillera de la Costa y Cocalán.	Ejecutada
12.5	Plan de apoyo combate de incendios forestales y conciencia ciudadana.	Ejecutada
12.6	Donación bomberos.	Ejecutada
12.7	Cercado y señalización de elementos patrimoniales.	Ejecutado
12.9	Sitio de estacionamientos y baños públicos para la localidad de Pomaire.	En desarrollo
12.12	Apoyo a Brigada contra incendios forestales de Culiprán.	En desarrollo
12.14	Apoyo para el mejoramiento de áreas comunes de esparcimiento en sectores: El Pimiento de Mallarauco, El Tránsito de Pomaire y El Molino de Culiprán.	Ejecutado
12.15	Entrega de aporte monetario para la implementación de equipos de ejercicios y juegos infantiles en sector camino forestal, Loica Arriba.	Ejecutado
12.16	Mejoramiento de condiciones eléctricas interiores en viviendas de los sectores de las Juntas de Vecinos “Santa Elisa” y “El Pimiento” de Mallarauco.	Ejecutado
12.17	Creación puestos de trabajo (mano de obra local).	Ejecutado
12.18	Apoyo económico a Municipalidad de Pudahuel para el manejo sustentable de sus residuos.	Ejecutado

12.19	Fondos Concursables de mejoramiento agrícola, emprendimiento e innovación ambiental sustentable.	En desarrollo
12.20	Adquisición e Instalación de 18 termo paneles en Sector Loica Arriba.	Ejecutado
12.21	Construcción de cierre perimetral conjunto para las etapas 1, 2, 3, 4, 5, 7 y 8 de Lomas de Manso y Mejoras en Multicancha común.	Ejecutado
12.22	Instalación de 10 kits de juegos infantiles.	Ejecutado

144. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra f) de la LO-SMA, sobre la capacidad económica del infractor:

Como los mismos hechos imputados lo reconocen en su formulación, las supuestas infracciones han provocado tardanzas y retrasos en la ejecución del Proyecto. Lo anterior ha provocado un aumento en los costos generales del Proyecto, con el consiguiente desmedro de la capacidad económica de Eletrans, dado que ha debido asumir mayores tiempos y actividades en la ejecución de las obras del Proyecto.

Lo anterior ha implicado un desmedro en la capacidad económica de Eletrans, que ha debido soportar mayores costos en la ejecución del Proyecto.

145. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra g) de la LO-SMA, sobre el grado de cumplimiento de un programa de cumplimiento:

Como se señaló en esta presentación, Eletrans presentó un Programa de Cumplimiento en el presente procedimiento con fecha 20 de septiembre del año 2021. Luego, con fecha 14 de junio del año 2022 la SMA declaró inadmisibile el Programa de Cumplimiento presentado respecto de la mayoría de los hechos supuestamente constitutivos de infracción contenidos en la Formulación de Cargos, por medio de la Rex. Ex. N°5/Rol D-185-2021, *“en virtud de lo dispuesto en los artículos 42 de la LO-SMA y 6° del D.S. N°30/2012”*.

Luego, con fecha 6 de julio del año 2022 Eletrans presentó un Programa de Cumplimiento Refundido relativo al Cargo 7 y al Cargo 8, el que fue aprobado por medio de la Res. Ex. N°7/Rol D-185-2021 de fecha 22 de junio del año 2023.

146. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra h) de la LO-SMA, sobre el detrimento o vulneración de un área silvestre protegida del Estado:

Los hechos imputados a Eletrans no han provocado vulneración o detrimento a ningún área protegida del Estado. Al contrario, los cargos imputados se refieren, en su gran mayoría, a hechos considerados en la RCA del Proyecto como mejoras ambientales o compromisos voluntarios que permiten beneficiar a las áreas protegidas existentes en las cercanías del Proyecto tales como (i) la menor superficie afectada por la utilización de helicópteros como método constructivo y (ii) la recuperación de las áreas afectadas a través de la viverización de semillas. En particular, el uso de helicópteros es contemplado en la RCA del Proyecto como una mejora ambiental en su carácter de medida de mitigación, como ya se ha dicho, disminuyendo la superficie susceptible de ser afectada por la construcción de caminos para el acceso a las torres.

147. En cuanto a la circunstancia del artículo 40 letra i) de la LO-SMA, sobre todo otro criterio que, a juicio fundado de la Superintendencia, sea relevante para la determinación de la sanción:

No existen otros criterios, además de los ya expresados, que sean relevantes para la determinación improbable de una sanción por parte de esta Superintendencia a Eletrans.

148. Por todo lo expuesto, se tiene por demostrado que las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA se verifican de modo favorable para Eletrans.

POR TANTO,

SOLICITO AL SEÑOR SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE, de conformidad a los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho aquí expuestos, absolver a Eletrans II S.A. de los cargos formulados mediante la Resolución Exenta N° 1/Rol D-185-2021, de fecha 26 de agosto de


2021. En subsidio se solicita la se absuelva parcialmente a Eletrans II S.A., solicitando se clasifique la gravedad de los cargos como leves y aplicando favorablemente las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA.

PRIMER OTROSÍ: Solicito tener por acompañado los siguientes documentos:

1. Resolución de Calificación Ambiental del Proyecto, RCA N°1548/2018, de fecha 21 de diciembre del año 2018.
2. Informe de ruido realizado por la consultora Ruido Ambiental.
3. Correos de envío y acuso recibo de la Superintendencia del Medio Ambiente del informe de ruido realizado por la consultora Ruido Ambiental.
4. Sentencia de la Corte de Apelaciones de San Miguel de fecha 28 de agosto de 2021, causa Rol 361-2021, caratulado “Eletrans II S.A./Peñaloza”.
5. Protocolos de roce y despeje, y de liberación de fauna, de las torres N°137, 149 y 150 del tramo norte del Proyecto, preparado por la empresa CQW Ingeniería y Construcción y la consultora externa Ambiental y Sectorial.
6. Registros de monitoreo del seguimiento de la medida de perturbación controlada de la torre N°164 del tramo sur, a los 7, 15 y 30 días de implementada la medida.
7. Informe de Seguimiento Ambiental. Componente Fauna Monitoreo de Éxito de Perturbación Controlada, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial, de diciembre de 2020.
8. Informe de realización de las acciones de demarcación y señalización de especies en categoría de conservación, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial, de febrero de 2021.
9. Comprobante de reporte del informe de realización de las acciones de demarcación y señalización de especies en categoría de conservación, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial, de febrero de 2021, en el Sistema de Seguimiento Ambiental de la Superintendencia del Medio Ambiente.
10. Minuta de análisis de cumplimiento del compromiso 11.4 de la RCA del Proyecto de detección de la presencia de especies en categoría de conservación durante el año 2020, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial, de marzo de 2021.
11. Informe “Compromiso Ambiental. Recolección semillas origen local para producción de plantas en vivero. Informe parcial N°1 – Año 2019”, preparado por la consultora externa Ambiental y Sectorial.

12. Planes de manejo de las torres del tramo N°153 a N°168.
13. Protocolos de roce y despeje de las torres del tramo N°153 a N°168.
14. Registro de liberación arqueológica zona de izaje y registro de liberación de fauna de la zona de izaje Villavicencio.
15. Registro de liberación arqueológica zona de izaje y registro de liberación de fauna de la zona de izaje El Molino.
16. Registro de liberación arqueológica zona de izaje y registro de liberación de fauna de la zona de izaje Morandé.
17. Registro de liberación arqueológica zona de izaje y registro de liberación de fauna de la zona de izaje Octavio.
18. Informe de Levantamiento de Información en Terreno, preparado por las consultoras externas Ambios y Sustenta.
19. Reportes semanales de cumplimiento de las acciones de limpieza implementadas en las áreas de las torres N°145 a 163.
20. Acta notarial de constatación de acciones de limpieza.
21. Reporte final de cumplimiento de las Medidas Provisionales.
22. Personería.

SEGUNDO OTROSÍ: Mi personería para representar a Eletrans II S.A. consta en la escritura pública de fecha 18 de noviembre de 2022 de reducción de acta de sesión de Directorio otorgada en la Notaría de Valparaíso de Luis Felipe Sepúlveda Ponce, Repertorio N°3344-2022, que se adjunta a esta presentación como en el Primer Otrosí.



BERNARDITA EMA ESPINOZA VALDIVIA
ELETRANS II S.A.