

EN LO PRINCIPAL, presenta descargos; **EN EL PRIMER OTROSÍ**, acompaña prueba documental; y, **EN EL SEGUNDO OTROSÍ**, ofrece medios de prueba.

SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE

Juan Carlos Monckeberg Fernández, en representación de **Alto Maipo SpA** (en adelante, “**Alto Maipo**”), Rol Único Tributario número 76.170.761-2, ambos domiciliados para estos efectos en Los Conquistadores 1730, Piso 10, comuna de Providencia, al fiscal instructor de esta Superintendencia del Medio Ambiente (“**SMA**”) respetuosamente digo:

Que, por este acto, dentro de plazo, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (“**LOSMA**”), vengo a presentar descargos en contra de la formulación de cargos contenida en la Resolución Exenta N°1/Rol D-020-2023, de 26 de enero de 2023, de la SMA (“**R.E. N°1/2023**”), según las consideraciones de hecho y de derecho que a continuación se indican.

I. RESUMEN DE LOS DESCARGOS PRESENTADOS

En primer lugar, a modo de resumen, y con el objeto de facilitar la comprensión de los descargos que se presentan y desarrollan en el presente documento, a continuación, se enuncia una síntesis del contenido de los mismos:

Cargo	Resumen del contenido de los descargos
Cargo N°1: “ <i>Incumplimiento de compromisos adquiridos con la Comunidad de Aguas Canal El Manzano, en tanto: i) Se inició la puesta en servicio del PHAM sin haber tramitado ni construido la bocatoma complementaria en el Canal El Manzano. ii) Las obras provisionales implementadas en la bocatoma del Canal El Manzano, no fueron suficientes para la captación de la totalidad del caudal a que tiene derecho la Comunidad</i> ”.	<p>a. Falta de configuración del cargo imputado y de concurrencia de los elementos constitutivos de la responsabilidad administrativa: i) La obra se ejecutó oportunamente; ii) Falta de nexo causal por la conducta no adecuada del tercero beneficiario del compromiso y procedencia de eximite de responsabilidad; iii) Falta de efectividad de los supuestos del hecho infraccional.</p> <p>b. En subsidio, para el improbable evento de que la SMA estime que se ha configurado una infracción, se solicita recalificar a leve el cargo formulado, en tanto no se está en presencia del incumplimiento de una medida que se haga cargo de un efecto adverso del proyecto, y en su defecto, no se cumplen los criterios para su aplicación, así como tampoco se han verificado los efectos que se pretendían controlar.</p> <p>c. Finalmente, en el presente caso, sin perjuicio de sostener la inexistencia del hecho infraccional, han concurrido una serie de circunstancias contenidas en el artículo 40 de la LOSMA: cabe mencionar que en el presente caso se descarta que se esté en presencia de un peligro concreto, así como (i) no existe beneficio económico alguno; (ii) existió colaboración por parte de mi representada; (iii) hay una absoluta falta de intencionalidad; y, (iv) se han ejecutado medidas correctivas.</p>
Cargo N°2: “ <i>Incumplimiento de los siguientes compromisos asociados al componente vegetacional: i) La</i>	<p>a. Allanamiento respecto de los hechos constitutivos de infracción y su clasificación.</p>

<p><i>reforestación de los rodales R-3 y R-4 se efectuó en superficies inferiores a las comprometidas. ii) La reforestación del rodal R-4 conllevó un menor número de individuos de <i>Kageneckia angustifolia</i> y de <i>Guindilia trinervis</i> de lo comprometido. iii) La reforestación del rodal VP5-A no cumple con el 75% de prendimiento de la especie <i>Porlieria chilensis</i>. iv) La revegetación en los MOD-6, MOD-7 y MOD-9 se efectuó de forma parcial, en superficies inferiores a las comprometidas, con un menor número de individuos y sin incorporar todas las especies exigidas. v) No obtuvo la autorización de CONAF previo a la intervención de vegetación en un área de 700 m² junto a desarenador, así como en las zonas denominadas "Obras 33, 34 y 35", "Deflactor" y "Área ubicada entre dos frentes de trabajos".</i></p>	<p>b. En relación a las circunstancias contenidas en el artículo 40 de la LOSMA, cabe mencionar que en el presente caso (i) no existe beneficio económico alguno; (ii) existió colaboración por parte de mi representada; (iii) hay una absoluta falta de intencionalidad; y, (iv) se han ejecutado medidas correctivas.</p>
<p>Cargo N°3: "Incumplimiento de la restricción de acceso y prohibición de ejecutar faenas en Zona de Restricción y Zona Buffer de protección paleontológica, por las obras e instalaciones denominadas Camino V1 y antena antigua en desuso".</p>	<p>a. Falta de exigibilidad y tipicidad del cargo, dado que el camino V1 en superposición con las áreas de protección paleontológica fue previsto en el expediente de evaluación y, por ende, se encuentra autorizado. En el improbable evento de que la SMA estime que el camino no se encuentra autorizado, en subsidio, se debe entender prescrita la eventual infracción, en consideración a la época en que se comprobó la construcción del camino V1 e implementación de la antena.</p> <p>b. En subsidio, para el improbable evento de que la SMA estime que igualmente se ha configurado una infracción y que ésta no se encuentra prescrita, se solicita recalificar a leve el cargo formulado, dado que no se está en presencia del incumplimiento de una medida que se haga cargo de un efecto adverso sobre el componente paleontológico. En su defecto, no se cumplen los criterios para su aplicación, así como tampoco se han verificado los efectos que se pretendían controlar.</p> <p>c. Finalmente, en relación a las circunstancias contenidas en el artículo 40 de la LOSMA, cabe mencionar que en el presente caso se descarta que se esté en presencia de un peligro concreto, así como (i) no existe beneficio económico alguno; (ii) existió colaboración por parte de mi representada; (iii) hay una absoluta falta de intencionalidad; y, (iv) se han ejecutado medidas correctivas.</p>
<p>Cargo N°4: "No se abarcó la totalidad de la superficie requerida para el rescate y relocalización de fauna en el SAM 1".</p>	<p>a. Allanamiento respecto de la configuración del cargo imputado.</p> <p>b. Recalificación a leve del cargo formulado, en atención a que no se cumplen los criterios para su aplicación.</p> <p>c. Finalmente, en relación a las circunstancias contenidas en el artículo 40 de la LOSMA, cabe mencionar que en el presente caso se descarta que se esté en presencia de un peligro concreto, así como (i) no existe beneficio económico alguno; (ii) existió colaboración por parte de mi representada; (iii) hay una absoluta falta de intencionalidad; y, (iv) se han ejecutado medidas correctivas.</p>

II. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO HIDROELÉCTRICO ALTO MAIPO

El Proyecto Hidroeléctrico Alto Maipo (el “Proyecto” o el “PHAM”) obtuvo su calificación ambiental favorable mediante la Resolución Exenta N°256, de 2009 (“RCA 256/2009”), de la extinta Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana, y tiene por objetivo la generación de energía eléctrica mediante la construcción y operación de dos centrales hidroeléctricas de pasada, las que en conjunto generarán una potencia de 531 MW, para entregarla al Sistema Eléctrico Nacional.

Comprende las Centrales Alfalfal II y Las Lajas, dispuestas en serie hidráulica en el sector alto del río Maipo y considera el aprovechamiento de las aguas provenientes de la zona alta del río Volcán, del río Yeso, de las aguas turbinadas por la existente Central Alfalfal y de la cuenca intermedia del río Colorado.

III. ANTECEDENTES DE LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE FISCALIZACIÓN Y SANCIÓN

El 26 de enero de 2023, mediante la R.E. N°1/2023, esta Superintendencia inició un procedimiento administrativo sancionatorio en contra de mi representada en su calidad de titular del PHAM, formulando 4 cargos en conformidad a la letra a) del artículo 35 de la LOSMA, referidos a incumplimientos de la RCA 256/2009, los cuales fueron calificados como infracciones graves en atención a la letra e) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA.

Los fundamentos de hecho de los cargos constan en los Informes de Fiscalización Ambiental (“IFA”) 2020-2531, 2022-695 y 2022-1540, así como en las respuestas entregadas a los requerimientos de información formulados por la SMA mediante las Resoluciones Exentas N°225, de 5 de febrero de 2020, N°364, de 22 de febrero de 2021 y N°709, de 10 de mayo de 2022.

Posteriormente, mi representada presentó una propuesta de Programa de Cumplimiento (“PdC”), con fecha 16 de febrero de 2023, y dos PdC refundidos, con fechas 6 de junio de 2023 y 17 de julio de 2024, en virtud de las observaciones que fueron en su oportunidad formuladas por la SMA.

En tanto, mediante Resolución Exenta N°10/Rol D-020-2023, de 9 de diciembre de 2024, esta Superintendencia rechazó el PdC Refundido presentado el pasado 17 de julio, y ordenó reiniciar el procedimiento administrativo sancionatorio que fue suspendido en su oportunidad por la presentación del primer PdC, en el año 2023.

Con fecha 16 de diciembre de 2024, mi representada presentó un recurso de reposición en contra de la resolución citada, el cual se tuvo por presentado mediante

Resolución Exenta N°11/Rol D-020-2023, de 17 de diciembre de 2024, disponiendo esta Superintendencia la suspensión del presente proceso sancionatorio hasta la notificación de la resolución que resuelva el recurso de reposición interpuesto¹.

Finalmente, mediante Resolución Exenta N°14/Rol D-020-2023, de 13 de octubre de 2025, esta Superintendencia rechazó el recurso de reposición, ordenando el alzamiento de la suspensión del presente procedimiento y, con ello, la reanudación del plazo para presentar descargos.

IV. DESCARGOS RESPECTO DE CADA UNA DE LAS INFRACCIONES FORMULADAS POR LA SMA

Según se explicará a continuación, parte de las infracciones imputadas a mi representada no son efectivas (Cargos N°1 y N°3), puesto que no corresponden a incumplimientos de sus obligaciones exigibles establecidas en la RCA del Proyecto, según se explicará en los capítulos siguientes y, respecto de las demás (Cargos N°2 y N°4), se presenta un allanamiento y una solicitud de recalificación, junto con dar cuenta de la concurrencia de las circunstancias del artículo 40 de la LOSMA que permiten disminuir el componente de afectación.

1. **Cargo N°1: “Incumplimiento de compromisos adquiridos con la Comunidad de Aguas Canal El Manzano, en tanto: i) Se inició la puesta en servicio del PHAM sin haber tramitado ni construido la bocatoma complementaria en el Canal El Manzano, ii) Las obras provisionales implementadas en la bocatoma del Canal El Manzano, no fueron suficientes para la captación de la totalidad del caudal a que tiene derecho la Comunidad”**

De acuerdo a lo que será expuesto en lo sucesivo del presente apartado, respecto del Cargo N°1, imputado en el numeral primero de la R.E. N°1/2023, referido al incumplimiento del considerando 7.3.1. de la RCA 256/2009, del Anexo 3 de la Adenda N°2 denominado “Declaración y compromiso entre AES Gener S.A. y Comunidad de Aguas Canal El Manzano” (“Convenio de 2008”) y de la cláusula tercero del “Convenio complementario de ejecución de obras de captación complementarias entre Alto Maipo SpA y Comunidad de Aguas Canal El Manzano” (“Convenio de 2021”), mi representada debe ser absuelta debido a los siguientes motivos:

- a. Falta de configuración del cargo imputado y de concurrencia de los elementos constitutivos de la responsabilidad administrativa.

¹ La Resolución Exenta N°11/Rol D-020-2023, de 17 de diciembre de 2024, fue rectificada mediante la Resolución Exenta N°12/Rol D-020-2023, de 18 de diciembre de 2024.

- b. En subsidio, para el improbable evento de que la SMA estime que igualmente se ha configurado una infracción, aun ante la existencia de antecedentes que dan cuenta de lo contrario, se debe recalificar a leve el cargo formulado, en tanto, no se está en presencia del incumplimiento de una medida que se haga cargo de un efecto adverso del proyecto, y en su defecto, no se cumplen los criterios que determinan la entidad del incumplimiento como grave para motivar su aplicación, así como tampoco se han verificado los efectos que se pretendían controlar.
- c. Finalmente, en el presente caso, de estimarse configurada una infracción, han concurrido una serie de circunstancias contenidas en el artículo 40 de la LOSMA, por lo que, de aplicarse alguna clase de sanción, debería ser una amonestación por escrito o la mínima multa que en Derecho corresponda.

Sobre cada uno de estos puntos nos referiremos a continuación.

A. Falta de configuración del cargo imputado y de concurrencia de los elementos constitutivos de la responsabilidad administrativa

El Cargo N°1 considera dos hechos infraccionales, por una parte, haber dado inicio a la puesta en servicio del Proyecto sin que se haya tramitado ni construido la bocatoma complementaria y, por la otra, que las obras provisionales implementadas no habrían sido suficientes para captar la totalidad del caudal que en derecho corresponde a la CAR.

Cabe precisar que ambos hechos objeto del Cargo N°1, dicen relación con la supuesta infracción de lo dispuesto en el considerando 7.3.1. de la RCA 256/2009, que impuso al titular del proyecto *“Cumplir a cabalidad las estipulaciones del convenio firmado con fecha 9 de diciembre del año 2008 entre la Comunidad de Aguas el Manzano y el titular, respecto de la mantención de los canales administrados por la referida organización de usuarios. Dicho convenio se entiende parte integrante de la presente resolución”*.

El convenio al cual se remite la RCA 256/2009, corresponde a la *“Declaración y Compromiso entre AES Gener S.A. y Comunidad de Aguas Canal El Manzano”*, suscrita con fecha 9 de diciembre de 2008 y que fue acompañada en el Anexo 3 de la Adenda 2 del expediente de evaluación del PHAM.

Es en dicho instrumento, donde el titular del PHAM, asumió el compromiso de *“(...) asegurar que existan en el río Colorado las obras de captación complementarias necesarias para que el agua ingrese en todo momento al citado canal, de acuerdo con los derechos*

legalmente constituidos y la legislación vigente, durante toda la vida útil del PHAM”, el cual se ha cumplido en todo momento.

Luego, el Convenio de 2008 desglosa el compromiso antes señalado, distinguiendo entre obligaciones de carácter preparatorio, entendiendo como tales aquellas que debían ser ejecutadas con anterioridad a la autorización de la obra que debía otorgar la Dirección General de Aguas (“DGA”), y otras de carácter definitivo, que se entienden exigibles una vez obtenida dicha autorización.

En dicho sentido, de forma específica, el titular del PHAM quedó sujeto a lo siguiente:

- i. Estudiar, durante el período previo a la puesta en servicio del PHAM, las variaciones de caudal que se producen en el río Colorado, y la afectación de tales fluctuaciones a la capacidad de captación de la obra de la Comunidad de Riego de Aguas del Canal El Manzano (“CAR”), en el estado en que se encontraba a la fecha de la firma del referido Convenio.
- ii. Según el resultado del estudio, se debía tramitar ante la DGA la autorización para construir una obra complementaria orientada a mitigar el eventual efecto que el funcionamiento del PHAM pudiera tener sobre la capacidad de captación de la bocatoma existente de la CAR.
- iii. Esta solicitud ante la DGA debía contar con la aprobación y firma de la CAR.

Una vez que el proyecto presentado ante la DGA fuese aprobado por dicha autoridad, el titular del PHAM debía:

- iv. Construir, a su costo, la obra complementaria de captación de modo que esta estuviese terminada antes de la puesta en servicio del PHAM.
- v. Encargarse de los costos adicionales de mantención de la actual obra de toma en que eventualmente tuviera que incurrir la CAR, si se comprobara que tales trabajos adicionales son consecuencia de la operación del PHAM.
- vi. Encargarse de la mantención de la nueva obra construida por el PHAM, con el fin de mantener operativo el sistema y asegurar la disponibilidad a la CAR del recurso hídrico, según sus derechos de aprovechamiento, en cantidad y calidad.

Por tanto, de acuerdo al detalle del compromiso contenido en el Convenio de 2008, es posible concluir que la obligación descrita en el punto iv) se encontraba sujeta a dos modalidades.

Por una parte, que el proyecto de obra complementaria hubiese sido aprobado por la CAR y, por la otra, que dicho proyecto hubiese sido, a su vez, autorizado por la DGA.

Ahora bien, cabe tener en cuenta que, de acuerdo al mismo Convenio de 2008, para efectos de especificar los compromisos originalmente asumidos, se dispuso que se debía suscribir un nuevo instrumento, que se tradujo en el *“Convenio complementario de ejecución de obras de captación complementarias entre Alto Maipo SpA y Comunidad de Aguas Canal El Manzano”* suscrito el año 2021.

Precisamente, en la cláusula Vigésimo Primero del Convenio de 2021, se reconoce el carácter integrador de dicho instrumento, en cuanto actualiza las obligaciones contraídas en el Convenio 2008 y, consecuentemente, el contenido de la RCA, al disponer que *“El presente documento se entiende como complementario a las obligaciones contraídas en el instrumento ‘Declaración y Compromiso’ debidamente individualizado en el numeral Tres de la cláusula primera, y se entiende que forma parte de la RCA del PHAM”*.

Conforme con lo señalado, para efectos del ejercicio de la potestad fiscalizadora y sancionadora de la Superintendencia del Medio Ambiente, el sentido y alcance del compromiso adquirido en virtud de la RCA N°256/2009 quedó delimitado por la integración de ambos convenios, resultando en definitiva en las obligaciones antes descritas, con sus modalidades y plazos acordados entre mi representada y la CAR.

A continuación, se precisan y detallan los argumentos por los cuales no existe hecho infraccional alguno en el presente caso.

a. **Cargo N°1.i):** *“Se inició la puesta en servicio del PHAM, sin haber tramitado ni construido la bocatoma complementaria en el Canal El Manzano”*

i. **La obra se ejecutó oportunamente**

De conformidad con los antecedentes que se desarrollan a continuación, Alto Maipo ejecutó los trabajos dentro del plazo de seis meses acordado en el Convenio de 2021 para la correcta ejecución de la obra. Por lo anterior, no existe una conducta antijurídica imputable a mi representada, por lo que, corresponde que sea absuelta del Cargo N°1.

Lo anterior, toda vez que el plazo del compromiso ambiental referido a la aprobación y construcción de la obra complementaria fue actualizado en virtud del Convenio 2021, siendo dicho instrumento el que establece los plazos aplicables para la construcción de la obra, la cual sólo sería exigible a partir de la obtención de la

autorización por parte de la DGA, y cuya ejecución no podía superar el plazo de 6 meses definidos para tal efecto a partir de dicha autorización.

Al respecto, la antijuricidad es un elemento fundamental para tener por configurada una infracción administrativa, ya que una acción u omisión, que formalmente contravenga un mandato o prohibición del ordenamiento jurídico, implicará, materialmente, la lesión o peligro de un bien jurídico. En dicho sentido, si una conducta no es contraria al ordenamiento jurídico, no puede considerarse ilícita y, por tanto, no es susceptible de ser sancionada.

De ahí la relevancia de que el cargo imputado considere como normativa infringida a aquella que resulte aplicable y vigente en el caso concreto, para efectos de poder determinar si la conducta incurrida por el presunto infractor se encuentra o no amparada normativamente y, por ende, si se configura o no el tipo infraccional correspondiente del artículo 35 de la LOSMA.

Así, en lo que respecta al Cargo N°1.i), la SMA considera como normativa infringida lo establecido en el Convenio de 2008 en lo que se refiere a los plazos preliminarmente contemplados para la tramitación ante la DGA y para la construcción de la obra complementaria, toda vez que en dicho instrumento se dispuso que “*(...) Gener se ha comprometido en el EIA a asegurar que existan en el río Colorado las obras de captación complementarias necesarias para que el agua ingrese en todo momento al citado canal, de acuerdo con los derechos legalmente constituidos y la legislación vigente, durante toda la vida útil del PHAM (...) dentro del plazo de tres años de iniciada la construcción del PHAM y antes del inicio de su operación, Gener tramitará, a su costo, ante la Dirección General de Aguas, la aprobación del proyecto para construir las obras de toma complementarias orientadas a mitigar el eventual efecto que su funcionamiento pudiera tener sobre la capacidad de captación de la actual bocatoma del Canal El Manzano. Se hace presente que solicitud deberá contar con la autorización y firma de la Comunidad*”.

Sin embargo, ello desconoce por completo lo dispuesto en el Convenio de 2021, el cual, por expresa disposición del Convenio de 2008, debía ser suscrito con posterioridad, entre otros, con la finalidad de especificar los compromisos originalmente asumidos. Es decir, el plazo dispuesto en el Convenio de 2008 referido a “*dentro del plazo de tres años de iniciada la construcción del PHAM y antes del inicio de su operación*”, se trataba de un plazo revisable, susceptible de actualización por acuerdo de las partes, como ocurrió en el Convenio de 2021.

En efecto, en el Convenio de 2008 se dispuso que “*A este respecto, se señalan a continuación los compromisos y obligaciones que Gener asume frente a CONAMA respecto de la Comunidad de Aguas Canal El Manzano, los cuales, además se establecerán en detalle en un Convenio que será suscrito entre Gener y la Comunidad, del cual el presente instrumento formará parte, precisando los derechos y obligaciones específicas tanto*

de Gener como de la Comunidad respecto a los compromisos y declaraciones del presente instrumento, como asimismo de las sanciones y multas a que está expuesta Gener ante un incumplimiento de los términos del mismo” (énfasis agregado).

En cumplimiento de ello, el Convenio de 2021 dispuso el plazo para el cumplimiento de la obligación en análisis, siendo este obligatorio para el PHAM, al formar parte integrante del Convenio de 2008 y, en consecuencia, de la RCA 256/2009, tal como esta Superintendencia lo ha tenido en cuenta para efectos de la imputación del Cargo N°1.ii).

En dicho sentido, en la cláusula Segundo del Convenio de 2021 se dejó consignado que el diseño de la obra había sido aprobado por el Directorio de la CAR con fecha 9 de mayo de 2021, y se dispuso que el PHAM tramitaría los permisos y autorizaciones que fueran requeridos para su construcción y operación, lo cual en la práctica se verificó con fecha 30 de junio de 2021, época en que fue presentada ante la DGA la respectiva solicitud de aprobación de proyecto de modificación de bocatoma conforme al artículo 151 y siguientes del Código de Aguas.²

Cabe agregar que el Convenio de 2021 estableció claramente en su cláusula Segundo que “*No se podrá dar inicio a la construcción de las obras antes de obtener todas las autorizaciones que se requieran*”. Por lo anterior, en virtud de dicho acuerdo, era jurídicamente improcedente sostener que la obra podría ser construida u operada de forma previa al 30 de junio de 2021.

A mayor abundamiento, en la cláusula Sexto del Convenio de 2021 se estableció un plazo de seis meses para la ejecución de la obra complementaria, contado desde la obtención del permiso de modificación de la bocatoma que debía otorgar la DGA. Al respecto, se dispuso que:

“Alto Maipo ejecutará la obra objeto de este convenio dentro de los plazos comprometidos con la CAR, y respetará las fechas de inicio y término de las obras. La fecha de inicio de la construcción de las obras que requieran permiso de la DGA será la primera fecha, luego de la firma de este convenio por las Partes y la presentación del respectivo proyecto a la DGA, en que legalmente sea posible iniciar la construcción (...) De todos modos, la construcción de la obra que requiere autorización de la DGA no podrá exceder los seis meses” (énfasis agregado).

Es decir, dicha cláusula establece los plazos definitivos para dar cumplimiento al compromiso de construcción de la obra complementaria para la CAR. En efecto, el

² Lo anterior, tuvo como antecedente la escritura pública de 28 de mayo de 2021, otorgada con motivo de la Junta General Extraordinaria de la CAR, en donde consta que esta autorizó la presentación del proyecto técnico de bocatoma ante la DGA.

primer hito o plazo exigible, corresponde a la presentación del respectivo proyecto a la DGA, luego de suscribirse el Convenio de 2021 y obtenerse la aprobación de la CAR. El segundo hito corresponde, en derecho, a la obtención de la autorización por parte de la DGA, ya que, jurídicamente, corresponde a la oportunidad en que Alto Maipo se encontraba autorizada y habilitada para construir tales obras. Y, el tercero, a la construcción, la cual no podía superar los 6 meses de plazo para su ejecución contados desde la obtención del permiso de la DGA.

Conforme a lo anterior, el plazo para construir la obra inició el 12 de abril de 2022, momento en que se obtuvo la autorización de la DGA, y terminó el 12 de octubre de 2022.

De esta forma, considerando que el permiso de modificación de la bocatoma fue otorgado por la DGA mediante la Resolución Exenta N°542, de 12 de abril de 2022, y la construcción de la obra se llevó a cabo entre los meses de mayo y octubre de 2022, según da cuenta el informe del contratista que se acompañó en el Anexo 4 del PdC, cabe concluir que Alto Maipo ejecutó los trabajos dentro del plazo de seis meses acordado en el Convenio de 2021 para la correcta ejecución de la obra, de forma tal que no existe un incumplimiento que pueda ser objeto de sanción por parte de esta Superintendencia.

Finalmente, cabe reiterar que la cláusula Vigésimo Primero establece que *“El presente documento se entiende como complementario a las obligaciones contraídas en el instrumento ‘Declaración y Compromiso’ (Convenio de 2008) debidamente individualizado en el numeral Tres de la Cláusula primera, y se entiende que forma parte de la RCA del PHAM”* (énfasis agregado).

En consecuencia, para la tramitación del permiso ante la DGA y la construcción de la obra complementaria, regían los hitos y plazos dispuestos en el Convenio de 2021, debiendo esta Superintendencia haberlos considerado para efectos de evaluar su cumplimiento, toda vez que estos estuvieron a su disposición, y su correcta ponderación – a diferencia de la formulación de cargos-, conlleva a la conclusión de que Alto Maipo cumplió de manera oportuna con el compromiso en cuestión, no configurándose infracción alguna.

Por tanto, sobre la base de los antecedentes expuestos, donde se constata la obligación exigible a mi representada, y su adecuado cumplimiento, cabe concluir que corresponde absolverla del cargo formulado.

ii. Falta de nexo causal por la conducta no adecuada del tercero beneficiario del compromiso y procedencia de eximente de responsabilidad

En subsidio de lo anterior, para el improbable evento de que esta Superintendencia considerara igualmente que ha existido un incumplimiento del compromiso en cuestión, ello no puede ser atribuido a mi representada, toda vez que la conducta de la CAR, como beneficiaria de la obra complementaria, imposibilitó su ejecución de forma previa a lo dispuesto en el Convenio de 2021, no verificándose el vínculo causal requerido para imputar y tener por configurada la infracción.

Como bien antes se expuso, la referida obligación inicialmente acordada en el Convenio de 2008 quedó sujeta a la condición de contar con la aprobación expresa por parte de la CAR respecto del diseño de la obra de captación complementaria y de la autorización de la DGA del respectivo proyecto técnico.

Dichos hitos se verificaron recién el 9 de mayo de 2021 mediante la aprobación del diseño de la obra por parte del Directorio de la CAR y posterior suscripción del Convenio de 2021, para luego, el 12 de abril de 2022 contar con la autorización por parte de la DGA del proyecto de modificación de bocatoma.

En dicho sentido, el Convenio de 2008 dispuso que “*(...) Gener tramará, a su costo, ante la Dirección General de Aguas, la aprobación del proyecto para construir las obras de toma complementarias orientadas a mitigar el eventual efecto que su funcionamiento pudiera tener sobre la capacidad de captación de la actual bocatoma del Canal El Manzano. Se hace presente que tal solicitud deberá contar con la autorización y firma de la Comunidad. Mediante documento expreso la Comunidad autorizará a Gener para que, en función de los compromisos que aquí se expresan, realice las obras indicadas. La presentación correspondiente será coordinada con la Comunidad y supervisada por el abogado de la Comunidad de Aguas El Manzano*” (énfasis agregado).

Sumado a ello, el Convenio de 2008, como bien antes se explicó, requería abordar y detallar en otro instrumento, todas las obligaciones para la CAR y Alto Maipo, requiriendo evidentemente también la concurrencia de la voluntad y firma de la CAR para su suscripción.

De esta forma, el Convenio de 2021 consigna en su cláusula Segundo que “*La empresa presentó el referido diseño al Directorio de la CAR el que fue aceptado con fecha nueve de mayo del año dos mil veintiuno (...) Alto Maipo se hará cargo de todos los costos de esas tramitaciones y realizará todas las gestiones que sean necesarias con relación a la solución que se proyecta construir y que fue aprobada por las Partes*” (énfasis agregado).

Al respecto, dado los términos en que fue imputado el supuesto incumplimiento, es importante evidenciar cómo mi representada ejecutó diligentemente la conducta que le imponía la RCA 256/2009 y los Convenios ya citados, dado su carácter de destinatario de los mismos, y cómo el comportamiento de la CAR, en su calidad de beneficiaria de la obra complementaria, imposibilitó cumplir la obligación de manera previa a la fecha en que finalmente tuvo lugar su construcción, rompiendo cualquier nexo de causalidad que pudiese existir entre el incumplimiento imputado y la conducta desplegada por Alto Maipo a partir del año 2014.

En este sentido, es esencial tener presente lo resuelto por el Segundo Tribunal Ambiental en causa Rol R-84-2014³ y por el Tercer Tribunal Ambiental en causa Rol D-40-2018⁴, por cuanto se establece, como contrapartida al deber de actuar diligentemente por parte del titular de una RCA, que los beneficiarios de una medida establecida en dicho instrumento de carácter ambiental deben cumplir con un estándar de conducta adecuado, de manera que aun asumiendo la complejidades propias de cualquier tratativa, en caso que los terceros evidencien una conducta destinada a entorpecer los acuerdos y negociaciones, el titular del respectivo proyecto no puede asumir las consecuencias de dicho comportamiento.

Conforme lo dispone el artículo 50 de la LOSMA, mi representada hará uso de todos los medios de prueba admisibles en derecho que procedan para efectos de acreditar el estándar de conducta adecuado por ella desplegado y la realización de actuaciones que razonablemente eran posibles de desarrollar en el caso concreto, sin

³ La sentencia de 7 de mayo de 2015 del Segundo Tribunal Ambiental en la causa Rol R-84-2014, se pronuncia respecto al reclamo de ilegalidad interpuesto por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en contra de lo resuelto por la SMA en el procedimiento sancionatorio del Rol D-012-2013. Toda vez que en dicho proceso, el MOP, en su calidad de titular del proyecto “Construcción y Mejoramiento Ruta D-705, Sector Illapel-Aucó-Los Pozos, IV Región”, solicitó su absolución respecto del incumplimiento asociado a la exigencia de anexar una superficie de 100 hectáreas a la Reserva Nacional Las Chinchillas, por entender que se verificaba un supuesto de imposibilidad de cumplimiento al haber efectuado una serie de gestiones infructuosas ante la CONAF y los propietarios del predio de interés. Al respecto, el tribunal confirmó la no absolución del MOP, resolviendo que “(...) si durante la implementación de la medida se presentaron inconvenientes que han impedido su cumplimiento hasta el día de hoy – según lo asevera el reclamante-, la única forma que tendría este de eximirse de su responsabilidad, es que ese incumplimiento no sea imputable a su falta de diligencia. Ello, se traduce en poder confirmar que dichos inconvenientes hayan sido totalmente imprevistos al momento en que el MOP propuso la medida y el correspondiente plan de desarrollo de actividades para cumplirla”.

⁴ La sentencia dictada por el Tercer Tribunal Ambiental, en causa Rol D-40-2018, con fecha 13 de abril del año 2020, se enmarca en el procedimiento de demanda por daño ambiental interpuesta en contra de la Sociedad Concesionaria Aguas de Punilla, titular del proyecto “Embalse Punilla, VIII Región”. En este caso, los demandantes, entre otras alegaciones, señalaron que se habría causado daño ambiental con motivo del incumplimiento del denominado “Plan de Desarrollo Social”, que contemplaba una serie de medidas de relocalización de la población residente en la cuenca alta del río Ñuble. La demanda antes descrita fue rechazada por el tribunal, al estimarse que el incumplimiento alegado no eran efectivo en atención a que no existió voluntad ni interés por parte de los demandantes para alcanzar un acuerdo. Al respecto, concluye que “En razón de lo antes dicho, resulta claro para este Tribunal que no se configura incumplimiento respecto de las obligaciones establecidas en las medidas N°6 y 7 del PDS. Esto debido a que los Demandantes de autos no cumplieron con las cargas establecidas en la RCA para la exigencia de las obligaciones de la SCAP. El cumplimiento de esas cargas -como la de firmar el Convenio de Implementación, cobrar los vales vistos dispuestos en su favor, elegir los terrenos a los cuales serían trasladados pueden considerarse mínimas para la exigibilidad de las medidas de compensación, no resultando en ningún caso desproporcionadas o arbitrarias. De esta forma, los Demandados cumplieron con un estándar de conducta adecuado para la negativa de los Demandantes, y realizaron las actuaciones que razonablemente eran posibles de desarrollar en el caso concreto. En otros términos, no resulta atendible imputar a la SCAP el incumplimiento de la RCA, si los Demandantes no dieron cumplimiento a las condiciones necesarias para hacer exigibles las medidas N°6 y 7 del PDS. Por esta razón, el Tribunal no tendrá por acreditado este incumplimiento”.

perjuicio que a continuación se pasan a exponer la serie de dificultades, la falta de colaboración, la injustificada dilación y las condiciones de aceptabilidad que exigió la CAR para otorgar su aprobación expresa respecto del diseño de la obra de captación complementaria que se requería presentar para autorización de la DGA, así como para suscribir el Convenio de 2021.

En particular, dichos antecedentes dan cuenta de la serie de actuaciones sistemáticas y permanentes en el tiempo desarrolladas por Alto Maipo, tendientes a obtener la aprobación por parte de la CAR de la obra de captación, entre ellos la realización de estudios técnicos, elaboración de proyectos, coordinación de profesionales, mesas de trabajo, suscripción de acuerdos con terceros, coordinación de reuniones, definición de cronograma de las obras, financiamiento de asesoría técnico y legal a la CAR, entre otros.

En consecuencia, se evidenciará que Alto Maipo efectuó una correcta planificación de los medios para que la obligación de construir la obra complementaria, previa aprobación de la CAR, tuviera posibilidades de ser cumplida antes del inicio de la operación del PHAM, según originalmente habían acordado las partes y que es lo que sustenta la conducta imputada por esta Superintendencia, aun cuando el plazo para su ejecución haya sido definido finalmente en el Convenio de 2021, el cual, como bien se explicó, forma parte integrante de la RCA.

En dicho sentido, cabe relevar que, a partir del 20 de marzo de 2014, se llevaron a cabo una serie de reuniones convocadas por Alto Maipo, para efectos de acordar con la CAR una propuesta de trabajo, coordinar la preparación de la topobatimetría en el río y determinar los consultores que ejecutarían los estudios de ingeniería. Para dar cuenta de ello, en esta oportunidad se acompañan las minutas de reuniones de trabajo de 20 de marzo, de 28 de abril, de 26 de mayo, de 5 de agosto y de 20 de agosto, todas del año 2014.

Luego, en el periodo comprendido entre diciembre de 2014 y abril de 2015, por encargo de Alto Maipo, consultores expertos realizaron una serie de estudios técnicos con el objeto de analizar la situación de la bocatoma de la CAR y su comportamiento frente a variaciones del caudal del río Colorado producto de la implementación del PHAM, cuyos resultados constan en los siguientes informes: “Levantamiento topobatimétrico en río Colorado, sector bocatoma Canal El Manzano”, realizado por Quarzo Ingeniería, de diciembre de 2014, “Bocatoma canal El Manzano. Estudio de eje hidráulico en río Colorado”, RyU Ingenieros Consultores, de diciembre de 2014, “Estudio de eje hidráulico canal El Manzano”, RyU Ingenieros Consultores, de enero de 2015, “Bocatoma canal El Manzano. Captación para caudal mínimo en río Colorado”, RyU Ingenieros Consultores, de enero de 2015 y el Informe Final de “Estudio de la Bocatoma Canal el Manzano – Río Colorado”, RyU Ingenieros Consultores, de abril de 2015.

De esta forma, a partir de abril de 2015, Alto Maipo expuso los resultados de los estudios técnicos realizados, que en lo medular concluyeron que, pese a lo rudimentaria de la bocatoma existente de la CAR, esta se encontraba operativa y cumplía la función para la que había sido diseñada, recomendando solo el desplazamiento del sistema de captación existente unos 40 m aguas arriba, de manera de alcanzar el nivel de agua en el río que permita captar los recursos del canal en la situación más desfavorable. En dicho sentido, como respaldo de la socialización de los informes técnicos con la CAR, consta la presentación *ppt* preparada por Alto Maipo de abril de 2015 y las minutas de las reuniones de trabajo sostenidas el 28 de abril y el 29 de julio de 2015 que se adjuntan en Anexo de esta presentación.

Ahora bien, en respuesta a dicha propuesta y diagnóstico, con fecha 20 de octubre de 2015, según consta de la carta enviada por la CAR a Alto Maipo que se acompaña a esta presentación, la primera exigió la construcción de un túnel en los siguientes términos *“En base a diversas consultas técnicas y conocimiento de la realidad que se presenta en terreno, y básicamente del cómo se comporta el entorno de la bocatoma y el Río Colorado, donde se observan las variaciones notables de su sección y velocidad de escurrimiento del caudal en diversos sectores, hacen establecer en forma convincente a la comunidad, que la medida de mitigación aplicar corresponde a la construcción de un túnel, con un adecuado canal de aducción, el que se debe conectar con las compuertas de la bocatoma del canal”*.

Posteriormente, la CAR requirió que el Alcalde la Ilustre Municipalidad de San José de Maipo, don Luis Pezoa, integrara también las mesas de trabajo, llevándose a cabo una primera reunión tripartita en marzo de 2016.

Dado que la propuesta planteada por la CAR, de construir un túnel, no se encontraba fundada técnicamente, Alto Maipo, actuando diligentemente, se vio obligada a efectuar su estudio y análisis de factibilidad de la obra propuesta, descartando su procedencia en atención al riesgo geotécnico del sector y otras consideraciones técnicas, al mismo tiempo de proponer una alternativa viable y no excluyente a la bocatoma existente, consistente en la instalación de una estación de bombeo en el río Colorado para elevar el caudal al Canal El Manzano. Todo lo anterior, de acuerdo a los resultados obtenidos a partir de estudios de socavación en río Colorado, memoria de cálculo de las pérdidas de carga del sistema de bombeo propuesto e informe de prefactibilidad del mismo, realizados por RyU Ingenieros Consultores. Ello, según consta de la carta de 8 de julio de 2016, la presentación *ppt* preparada por Alto Maipo y de la minuta de la reunión de trabajo sostenida el 11 de octubre de 2016 que se adjuntan a esta presentación.

En respuesta a la propuesta de Alto Maipo de implementar un sistema de bombeo, la CAR planteó en marzo de 2017, que esta era insuficiente, requiriéndose de la presentación de un mayor número de alternativas de soluciones hidráulicas, para luego en septiembre del mismo año, la misma CAR, previo cambio de su directiva, solicita retomar la propuesta del sistema de bombeo y compromete su respuesta formal. Al respecto, cabe tener en cuenta la minuta de la reunión de trabajo sostenida el 27 de septiembre de 2017 que se adjunta a esta presentación.

No obstante ello, en noviembre de 2017, la CAR solicita reevaluar la alternativa de construcción de un túnel y robustecer el análisis efectuado sobre su no factibilidad, así mismo requiere aclarar el alcance de la mantención y vida útil del sistema de bombas, según consta en la minuta de la reunión de trabajo sostenida el 16 de noviembre de 2017 que se adjunta a esta presentación.

Esta insistencia en la implementación del túnel, que en todo caso era carente de fundamento técnico, generó dilaciones significativas, pues la CAR no permitía ni aceptaba avance alguno, reclamando mayores antecedentes, a pesar de que ya habían sido puestos en su conocimiento estudios e informes técnicos que demostraban la inviabilidad del túnel.

Luego, en el año 2018, se verifica recién un avance en cuanto a la definición de la obra a construir, por cuanto se acuerda un cronograma y se comienzan a gestionar las actividades necesarias para el diseño de la bocatoma definitiva, requiriéndose a la CAR apoyo para acceder al sector en donde se pretendía construir la nueva obra de captación, dada la servidumbre legal con que contaba sobre los terrenos del Instituto Río Colorado.

Precisamente, con miras a la construcción de la bocatoma, se hicieron nuevos estudios topográficos, de hidrología y geotécnicos entre los años 2018 y 2020, por parte de los contratistas Strabag y Poyry, además de modelaciones hidráulicas y análisis de mecánica fluvial, según consta en el “Informe de Presentación Bocatoma El Manzano. Rio Colorado. Comuna San José de Maipo. Provincia la Cordillera. Región Metropolitana”.

En el mismo periodo, la CAR solicitó el apoyo financiero de Alto Maipo para efectos de contratar los servicios de una contraparte técnica, así como jurídica, que les permitiera revisar el proyecto definitivo de bocatoma, lo cual fue aceptado y financiado por mi representada. Todo lo anterior según dan cuenta las minutas de las reuniones sostenidas el 8 de marzo, 17 de mayo, 16 de agosto, 30 de octubre y 28 de noviembre de 2018, así como las cartas dirigidas a la CAR con fecha 25 de mayo, 21 de noviembre y 18 de diciembre de 2018.

Sin perjuicio que hasta febrero de 2019 no se tuvo acceso al sector de las obras, el 12 de marzo de 2019, después del desarrollo de un arduo trabajo bajo estrictos criterios de diseño hidráulico, Alto Maipo presentó a la CAR el proyecto de bocatoma y el 20 de marzo de 2019 le hizo entrega formal del mismo, como bien da cuenta la minuta de la respectiva reunión de trabajo y la carta enviada a la CAR para dichos efectos, que se adjuntan a esta presentación.

No obstante lo anterior, el 18 de marzo de 2019, la CAR planteó una serie de “Condiciones de aceptabilidad” que excedían el alcance del Convenio de 2008 y que constan en la carta enviada en dicha oportunidad por su directiva, así como el 30 de marzo de 2019 compartió el informe emitido por su asesor técnico referido a la ingeniería hidráulica del proyecto de bocatoma, concluyendo que el diseño propuesto no era aceptable. Los antecedentes mencionados se acompañan a esta presentación.

Cabe relevar que el referido documento de “Condiciones de aceptabilidad”, impuso unilateralmente una serie de condiciones relativas a la responsabilidad sobre accesos, permisos y servidumbres, construcción de desarenadores, monitoreo de caudales, ejecución de la marcha blanca, reposición en caso de daños, aplicación de multas por incumplimientos, entre otros aspectos. En total, la CAR estableció 19 requisitos que Alto Maipo debía cumplir, sin haber mediado conversaciones ni negociaciones previas. Asimismo, incluyó la declaración expresa de que “*las condiciones recién expuestas no excluyen otras que pudieran presentarse a futuro*”, dejando abierta la posibilidad de nuevas exigencias unilaterales.

Dicho documento tenía un claro propósito dilatorio y coercitivo, al señalar expresamente que “*Considerando que en el Compromiso de 2008 se establece que la tramitación ante la Dirección General de Aguas (DGA) “deberá contar con la autorización y firma de la Comunidad”, entendemos que resulta necesario que la empresa considere en su diseño de proyecto las condiciones de aceptabilidad de la Comunidad, para evitar interminables iteraciones del proyecto, que mantendrían la situación de incumplimiento en que se encuentra la empresa*”.

De este modo, la CAR reconoce expresamente que la tramitación ante la DGA y, por ende, el desarrollo de la obra complementaria, está supeditado a su aprobación y firma. Y, por ello, condiciona dicha aprobación a la aceptación incondicional de sus exigencias, bajo la amenaza de mantener a Alto Maipo en una situación de supuesto incumplimiento mientras se nieguen a suscribir el documento. Esta conducta configura un evidente abuso del derecho por parte de la CAR y un incumplimiento de sus obligaciones, al impedir el avance y ejercer una presión indebida sobre Alto Maipo mediante la imposición arbitraria de condiciones que exceden lo acordado y lo legalmente exigible.

Pese a que el diseño del proyecto de bocatoma presentado por Alto Maipo técnicamente era robusto, para propender a su aprobación, Alto Maipo diligentemente atendió las observaciones formuladas, lo que dio paso a un proceso de iteraciones con la CAR que se extendió hasta el año 2020, dado que la comunidad condicionaba el avance del proceso a la resolución de cada una de sus observaciones. Para efectos de dar cuenta de dicho periodo se acompañan a esta presentación las cartas de 1º de julio y de 4 de septiembre de 2019 mediante las cuales Alto Maipo dio respuesta formal y fundada a las observaciones planteadas por la CAR, incorporando incluso un estudio de caudales medios disponibles en el río Colorado, así como la carta de 10 de octubre de 2019 que evidencia el interés de Alto Maipo de retomar la mesa técnica para efectos de acordar los contenidos de la memoria de cálculo de la obra, la minuta técnica de la reunión sostenida el 24 de enero de 2020, que da cuenta de la conformidad del experto técnico de la CAR con el proyecto de bocatoma y el documento de respuestas a las consultas que surgieron en los talleres desarrollados durante el 12 y 15 de marzo de 2020, que tuvieron por objeto socializar el proyecto de bocatoma, sin perjuicio que ello generó una serie de nuevos cuestionamientos y requerimientos por parte de la CAR que conllevaron para Alto Maipo una nueva ronda de observaciones respecto de las cuales tuvo que hacerse cargo.

Posteriormente, la CAR planteó una serie de inquietudes respecto a sus derechos de aprovechamiento de aguas, lo cual fue aclarado por Alto Maipo mediante la carta de 1º de octubre de 2020 adjunta a esta presentación, al mismo tiempo que para propender al avance de la ejecución de la obra de captación complementaria y su tramitación ante la DGA, se le remitió a la CAR el borrador de solicitud de autorización, restando solo que la CAR validara la solicitud en cuestión y otorgara el debido mandato para que Alto Maipo en su representación pudiera avanzar con su tramitación ante la DGA de acuerdo al Convenio de 2008.

En respuesta al borrador presentado, según consta de la carta de 8 de octubre de 2020 adjunta a esta presentación, la CAR nuevamente condicionó su aprobación al proyecto de bocatoma a la aprobación por parte de Alto Maipo del borrador del convenio complementario por ella propuesto, cuyo contenido a su vez fue objeto de una extensa discusión.

Ante ello, Alto Maipo, mediante las cartas de 22 de octubre y 12 de noviembre de 2020 adjuntas a esta presentación, reitera la necesidad de contar con la aprobación por parte de la CAR y el debido mandato para tramitar el proyecto de bocatoma, así como hizo entrega de los antecedentes técnicos que serían presentados ante la DGA.

En efecto, la primera solicitud de aprobación del proyecto fue presentada por Alto Maipo, y no por la CAR, el 26 de octubre de 2020. Dicha circunstancia obedeció exclusivamente a la negativa de la CAR de ingresar el proyecto ante la DGA, lo que

llevó a Alto Maipo a presentar la solicitud por su cuenta con el propósito de obtener un pronunciamiento formal. Si bien Alto Maipo no era, en sentido estricto, el titular de la bocatoma, su intención era al menos obtener de la DGA una confirmación respecto de la viabilidad técnica del diseño -lo cual ocurrió como se demuestra en Anexo que se acompaña a esta presentación-, permitiendo una posterior tramitación expedita una vez la CAR otorgara su autorización. Este actuar evidencia que, a pesar de los retrasos injustificados generados por la CAR, cuya conducta dilatoria era manifiesta, Alto Maipo persistió en su esfuerzo por obtener la aprobación del proyecto y, con ello, poder ejecutar la obra.

Todo el proceso de iteración descrito finalizó formalmente a través de la Junta General Extraordinaria de socios de la CAR, realizada el 9 de mayo de 2021, que resolvió autorizar a Alto Maipo para que efectuara la presentación del proyecto de obras de la bocatoma a la DGA para la obtención del permiso correspondiente.

En dicho sentido, en la Cláusula Segundo del Convenio 2021, referida al Diseño de las Obras, se dispuso que *“La empresa presentó el referido diseño al Directorio de la CAR el que fue aceptado con fecha 9 de mayo del año dos mil veintiuno. Luego el diseño técnico fue presentado a los socios de la CAR en Talleres Técnicos llevados a cabo en marzo de dos mil veinte, en donde se explicó el funcionamiento de la medida de mitigación”*.

Finalmente, recién con fecha 30 de junio de 2021, previa revisión técnica del proyecto por parte de la DGA, se pudo hacer ingreso de la solicitud de modificación de bocatoma ante la Gobernación Provincial de Cordillera, por parte del señor Leopoldo Fajardo Tapia, en representación de la CAR.

Los antecedentes expuestos, demuestran que fue la CAR quien, de manera recurrente, obstaculizó el avance de la obra al formular observaciones, imponer condiciones adicionales y realizar reparos técnicos y procedimentales. Cada una de estas actuaciones requirió ser revisada, analizada y respondida de manera íntegra y diligente por parte de Alto Maipo, lo que, de manera natural y previsible, generó prolongaciones adicionales en la aprobación del diseño de la bocatoma, instancia fundamental para luego dar lugar al trámite de autorización ante la DGA y posterior proceso de construcción de la obra.

Por tanto, considerando que Alto Maipo desplegó toda su diligencia para asegurar el cumplimiento de la obligación a favor de la CAR, y que dicha comunidad no cumplió con el estándar de conducta exigido al beneficiario de un compromiso, en el improbable evento de que la SMA concluya que la obra no se ejecutó oportunamente, se deberá tener por configurada la eximente de responsabilidad consistente en la imposibilidad de cumplimiento con motivo de un hecho no imputable al titular, sino del tercero beneficiado por el compromiso.

En definitiva, sobre la base de los antecedentes expuestos, cabe concluir que corresponde absolver a mi representada del cargo formulado.

b. Cargo N°1.ii): "Las obras provisionales implementadas en la bocatoma del Canal El Manzano, no fueron suficientes para la captación de la totalidad del caudal a que tiene derecho la Comunidad"

i. Falta de efectividad de los supuestos del hecho infraccional

Como bien se señaló, la obligación, consistente en la construcción de la obra complementaria, constituye un medio para alcanzar una finalidad determinada, a saber, que la operación del PHAM no imposibilite la captación de aguas de la CAR, conforme al correcto ejercicio de sus derechos de aprovechamiento de aguas.

Atendido ello, en la formulación de cargos, como fundamento del Cargo N°1.ii), se planteó que se habrían verificado episodios durante el año 2022 en los que la bocatoma habría quedado sin posibilidad de captar el caudal que en derecho le correspondía a la CAR.

En dicho sentido, se señaló que "(...) la bocatoma existente en el Canal El Manzano no se encontraba habilitada para que ingresen los 400 l/s a que la Comunidad tiene derecho, sin que las obras provisionales efectuadas en el cauce hayan logrado dicho objetivo, pudiendo haberse incumplido el compromiso adquirido en el convenio celebrado el 10 de junio de 2021". Acto seguido se indicó que: "(...) durante los días 11, 12, 17, 21 y 27 de enero de 2022, el río Colorado presentó caudales inferiores a 2,5 m³/s", agregándose que: "Adicionalmente, según los registros entregados por el titular en la carta AM 2022/069, el 25 de febrero de 2022 el caudal del río Colorado en la estación fluviométrica EF-4 no alcanzó los 2,5 m³/s. Esta situación también coincide con los hechos denunciados, que indicaban que en esa fecha la bocatoma de la Comunidad quedó colgada del cauce, sin poder captar el caudal que le corresponde".

Al respecto, cabe señalar a esta Superintendencia que los supuestos del hecho infraccional no son efectivos. Alto Maipo, para garantizar la finalidad comprometida con la CAR, en el periodo entre su puesta en marcha y el término de la construcción de la obra complementaria, adoptó las acciones necesarias para ello, habiendo ejecutado obras menores, preparatorias y provisionales en el río Colorado, que consistieron en una reparación del muro de piedras, limpieza del material embancado y limpieza del canal hasta la compuerta desarenadora de la CAR, así como la realización de labores de mantención, todas las cuales se encontraban previstas en el Convenio de 2021.

Lo anterior, según se dio cuenta en el registro fotográfico acompañado en respuesta al requerimiento de información formulado por esta Superintendencia mediante Acta de Inspección Ambiental de 11 de enero de 2022.

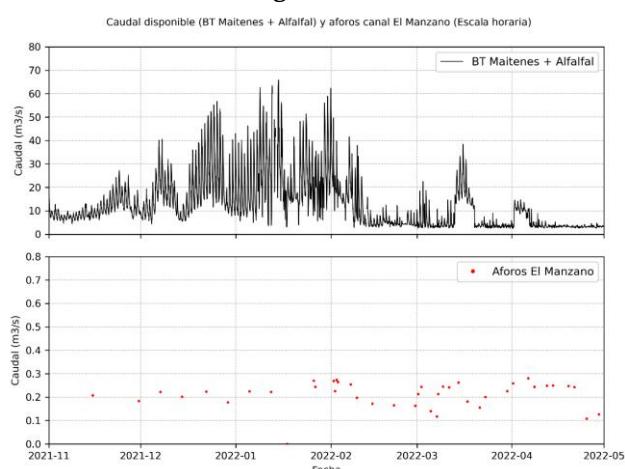
En tanto, la idoneidad y suficiencia de las acciones adoptadas por Alto Maipo quedó evidenciada en el informe de efectos del PdC, donde se contó con la asesoría experta de las consultoras Ve+ Ingeniería SpA y Ecos Chile.

Así, a partir del Apéndice 2 de la Minuta de Efectos del PdC objeto de rechazo, correspondiente al informe “Análisis Caudales Río Colorado, Periodo enero 2021- enero 2023”, elaborado por la consultora Ve+ Ingeniería SpA, el cual se acompaña a esta presentación, fue posible concluir que la CAR siempre dispuso de la totalidad del caudal autorizado por sus derechos de aprovechamiento de aguas, a partir de la tabulación, sistematización y representación gráfica de caudales horarios y posterior análisis de correlación mediante el método de curva de masa o doble acumulada, de los siguientes registros:

- Caudales de estación fluviométrica (“EF”) DGA “Río Colorado antes Junta Río Olivares” (CAO) + EF DGA “Río Colorado antes Junta Río Colorado” (OAC) versus caudales en Bocatoma Maitenes.
- Caudales Bocatoma Maitenes + Descarga de la Central Alfalfal versus Caudales DGA EF-4.
- Caudales Bocatoma Maitenes + Descarga de la Central Alfalfal versus Caudales EF DGA “Río Colorado antes Junta Río Maipo” (CAM).

Una vez validadas las correlaciones de datos antes señaladas, se realizó un análisis para comparar las series de caudales horarios disponibles en el río respecto de los caudales de captación de la bocatoma El Manzano. Lo anterior, según se dio cuenta informe “Análisis Caudales Río Colorado, Periodo enero 2021- enero 2023”, elaborado por la consultora Ve+ Ingeniería SpA en la Figura 6.14. del informe “Análisis Caudales Río Colorado, Periodo enero 2021- enero 2023” ya citado, que se expone a continuación:

Figura N°1



Fuente: Informe “Análisis Caudales Río Colorado, Periodo enero 2021- enero 2023”.

De acuerdo a dicha metodología, en primer término se pudo comprobar que en el período comprendido entre enero de 2021 y diciembre de 2022, los registros de caudales horarios del río Colorado dieron cuenta de la disponibilidad suficiente en la bocatoma, para captar, por la CAR, los caudales conforme a la prorrata establecida por la Junta de Vigilancia del río Maipo (“**JVRM**”), así como se dio cuenta que en un escenario más exigente, si el caudal de captación de la bocatoma hubiese sido el total de sus derechos de agua, es decir, $0,40 \text{ m}^3/\text{s}$, la metodología de análisis empleada permite establecer, igualmente, la disponibilidad de los caudales en la captación de la bocatoma.

Cabe relevar que para efectos de constatar la continuidad operacional de la bocatoma y descartar que haya “quedado colgada”, esto es, impedida de captar aguas, se utilizaron aforos realizados en el canal El Manzano durante el período comprendido entre noviembre de 2021 y abril de 2022, los que fueron contrastados con las condiciones en el río Colorado, concluyendo a partir de los datos obtenidos que el caudal mínimo observado en el río Colorado en todos los días objeto de la formulación de cargos, es mayor a $4,0 \text{ m}^3/\text{s}$, y que, en las horas de menor disponibilidad de agua en el río, el caudal disponible fue superior a $3,0 \text{ m}^3/\text{s}$, siendo de igual modo suficiente para abastecer, gravitacionalmente, la prorrata de la bocatoma.

Es decir, en una situación aún más exigente para la bocatoma, esta obra habría podido captar sin problemas caudales superiores a lo indicado por la prorrata.

En dicho sentido, cabe destacar que en el informe citado se explicitó y acreditó con medios verificables, cómo se determinó la prorrata asignada a la CAR El Manzano a partir de información proporcionada directamente por la JVRM, así como el caudal pasante efectivo a través de la bocatoma fue determinado a partir de una relación entre los aforos realizados en el canal El Manzano y los caudales disponibles en el río Colorado.

Por tanto, el análisis de caudales, que sirvió de antecedente a la Minuta de Efectos del Cargo N°1, determinó la disponibilidad de los caudales en el río Colorado, tanto para el ejercicio de los derechos de la CAR en la prorrata determinada por la JVRM, así como para la captación de todo el caudal al cual tiene derecho (400 l/s).

Adicionalmente, en el informe “Análisis Caudales Río Colorado, Período enero 2021- enero 2023” ya citado y elaborado por la consultora Ve+ Ingeniería SpA, se incorporó un análisis cualitativo de las obras, basado en imágenes satelitales (2006 a 2022) y registros fotográficos mediante dron (2019 a 2022), concluyendo que el tramo donde se situaba la bocatoma había experimentado distintas condiciones hidráulicas

y cambios propios de su naturaleza provisoria, sin afectar su operatividad ni su capacidad de captación.

En consecuencia, a pesar de las variaciones en los caudales, el río Colorado siempre contó con el caudal suficiente, conforme a los derechos existentes y prorratas respectivas, para la conducción y aprovechamiento hacia el Canal El Manzano mediante la infraestructura existente, sin identificarse días ni períodos en los cuales la bocatoma haya podido quedar colgada como se planteó en la formulación de cargos.

En definitiva, sobre la base de los antecedentes expuestos, cabe concluir que corresponde absolver a mi representada del cargo formulado.

B. Improcedencia de la clasificación del cargo como grave, en tanto no se está en presencia del incumplimiento de una medida que se haga cargo de un efecto adverso del proyecto. En su defecto, no se cumplen los criterios para su aplicación, así como tampoco se han verificado los efectos que se pretendían controlar

En el improbable evento que la SMA resolviera no absolver a mi representada del presente cargo conforme a los argumentos precedentes, se solicita la reclasificación de la eventual infracción como una de carácter leve, toda vez que la naturaleza de la infracción imputada no corresponde al incumplimiento grave de una medida para hacerse cargo de los efectos adversos del proyecto, sino únicamente a un compromiso ambiental voluntario cuyo objeto consistió en abordar la eventual afectación que el uso de los derechos de agua en el Río Colorado por parte del PHAM pudiera tener sobre la obra de captación de la CAR, según los antecedentes de hecho y de derecho que a continuación se indican.

Según lo dispuesto por la formulación de cargos, la infracción imputada en el Cargo N°1 se califica como grave, de conformidad a lo dispuesto en la letra e) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA, que prescribe como tales a aquellas que incumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad de acuerdo a lo previsto en la respectiva RCA, toda vez que se estaría en presencia de un incumplimiento de “(...) la medida vinculada a asegurar que la Comunidad de Aguas Canal El Manzano cuente con las obras de bocatoma que le permitan captar la totalidad de sus derechos de aguas, establecida en el considerando 7.3.1 de la RCA N°256/2009”.

En igual sentido, en los considerandos de la formulación de cargos que sirven de fundamento al Cargo N°1 se indica que el considerando 7.3.1. de la RCA, y los Convenios de 2008 y de 2021, fijan, entre otras, la obligación de “Tramitar ante la DGA

la aprobación del proyecto para construir las obras complementarias, que permitan mitigar los efectos del PHAM sobre la capacidad de captación de la bocatoma existente (...)".

Sin embargo, ello omite el verdadero origen de la exigencia y los supuestos que durante el proceso de evaluación se tuvieron en consideración para su establecimiento. De acuerdo con lo consignado en el Convenio de 2008, su suscripción fue motivada por la inquietud sobre la eventual afectación que el uso de los derechos de agua en el Río Colorado por parte del PHAM pudiera tener sobre la obra de captación de la CAR.

Ello queda en evidencia en el mismo Convenio que sostiene que *"No obstante que a Gener le asiste la certeza que, en el legítimo uso de sus derechos de aprovechamiento de aguas, tanto en el río Colorado como en los demás cauces comprometidos por el PHAM, no causa perjuicios a terceros aguas abajo de sus obras de captación, declara en este acto su compromiso ante CONAMA y los organismos pertinentes de asumir la responsabilidad de solucionar a su costa los eventuales efectos que pudiere tener tal utilización en la capacidad de captación de las actual bocatoma del Canal El Manzano"*.

Es más, el descarte o verificación del efecto que la operación del PHAM pudiese tener sobre la capacidad de captación de la CAR, quedó sujeto a una condición que debía ser comprobada con posterioridad a la evaluación ambiental de proyecto, correspondiente a la primera obligación establecida en el Convenio de 2008, referente a que *"El titular estudiará, durante el periodo previo a la puesta en servicio del PHAM, las variaciones estacionales de caudal que se producen en el río Colorado y la afectación de tales fluctuaciones a la capacidad de captación de las actuales obras de toma de la Comunidad"*.

De esta forma, solo una vez verificado dicho supuesto, procedía la construcción de la obra complementaria, toda vez que ésta, de acuerdo al Convenio de 2008, tendría por objeto abordar el eventual efecto que el funcionamiento del PHAM pudiera tener sobre la capacidad de captación de la CAR.

Ahora bien, de acuerdo al informe final del "Estudio de la Bocatoma Canal el Manzano - Rio Colorado", de abril de 2015, elaborado RyU Ingenieros Consultores, se concluyó que la operación del PHAM no era susceptible de afectar la capacidad de captación de la CAR, en dicho sentido se concluyó que *"Con el inicio de la operación del PHAM, en el periodo más desfavorable de caudales en el río Colorado, será difícil captar el caudal de 0,40 m³/s en el canal El Manzano, para la actual posición de la bocatoma; esta situación es la misma que se observa actualmente para la condición de caudales bajos"*.

Por tanto, es posible sostener que la obligación en favor de la CAR, constituye un compromiso voluntario adoptado por el titular del proyecto en el Convenio de 2008,

presentado en el Anexo 3 de la Adenda 2, que luego la RCA 256/2009 recogió como contenido obligatorio.

Consecuentemente, el compromiso adquirido no corresponde a una medida que haya tenido por objeto resguardar algún atributo del componente ambiental, sino más bien, garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable, cuestión que debe ser acreditada durante el proceso de evaluación ambiental, para efectos de demostrar que, en el marco de la lógica sectorial del Código de Aguas, el ejercicio de los derechos de aprovechamiento de aguas por parte del PHAM no generarían una afectación en el aprovechamiento de derechos por parte de terceros, en este caso, la CAR, por lo que en ningún caso cabe asimilar su contenido a una medida ambiental para hacerse cargo de los efectos del proyecto.

Al respecto, conviene tener en cuenta lo resuelto por la Corte Suprema en causa Rol N°19.623-2022⁵, en donde la máxima magistratura confirmó que el incumplimiento de las medidas de mitigación a que se refiere la letra e) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA, coincide con el concepto que, respecto de aquellas, desarrolla el artículo 98 del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

En dicho sentido, no toda exigencia establecida en una RCA puede ser reconducida a la inobservancia de una medida de mitigación, menos aun cuando el compromiso de construir la obra complementaria no se encuentra asociado a ningún impacto significativo evaluado, así como tampoco a un impacto no significativo, sino que tuvo como antecedente una inquietud de la CAR, por lo que no es posible sostener la necesaria relación de funcionalidad que exige la letra e) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA entre las “*medidas*” incumplidas y los “*efectos adversos*” del proyecto.

Como consecuencia de lo expuesto, cabe concluir que no resulta procedente aplicar al Cargo N°1 la circunstancia calificante a que se refiere la letra e) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA, debiendo reclasificarse la eventual infracción como una de carácter leve.

Ahora bien, en el improbable caso que se estime de igual modo que se está en presencia de una medida de mitigación, cabe señalar que para el caso concreto tampoco concurrirían los criterios que, alternativamente, determinan cuando se está

⁵ Mediante sentencia de 20 de noviembre de 2023, la Corte Suprema se pronunció respecto de la causa caratulada “*Interchile S.A. con Superintendencia del Medio Ambiente*”, en donde ambas partes dedujeron recursos de casación en la forma y en el fondo en contra de la sentencia de única instancia dictada por el Primer Tribunal Ambiental en las causas roles R-49-2021 y R-50-2021. En lo que interesa, la Corte resolvió “*Que, en relación con el enunciado transcrto, es un hecho de la causa, por haber sido establecido en el fallo recurrido, que, si bien el monitoreo de las emisiones de ruido durante la construcción y operación del proyecto fue incluido en la RCA N°1.608/15 como un compromiso voluntario, tal externalidad no fue declarada como un impacto significativo por el titular del proyecto, al punto de no incluirse en la aprobación ambiental ninguna medida de mitigación para el caso de detectarse excedencias (...) Que, bajo el contexto fáctico descrito, no es posible sostener la necesaria relación de funcionalidad que exige la norma citada entre las “*medidas*” incumplidas y los “*efectos adversos*” del proyecto, por cuanto el monitoreo incluido en la RCA no fue asociado, por la RCA, a alguna externalidad declarada o evaluada*”.

ante un incumplimiento grave de la misma conforme a la letra e) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA.

Puesto que, de acuerdo a como esta Superintendencia ha entendido el vocablo “*gravemente*” de la circunstancia calificante, la entidad del hecho imputado no sería tal para el caso concreto, toda vez que como ya bien se expuso: i) no es factible establecer la relevancia o centralidad del compromiso en relación con el resto de las medidas establecidas en la RCA, dado que este no dice relación con un efecto identificado en la evaluación ambiental del proyecto; ii) no se trató de un hecho infraccional permanente en el tiempo, contándose a partir de octubre de 2022 con la obra debidamente autorizada y construida; y, iii) mi representada desde el año 2014 ha desplegado esfuerzos y acciones tendientes para cumplir con la obligación en favor de la CAR, encontrándose en la actualidad la obra complementaria implementada en un 100%.

En línea con lo anterior, es preciso hacer presente que, durante el periodo intermedio entre el inicio de la operación del PHAM y el término de la construcción de la obra complementaria, la ejecución del PHAM no imposibilitó el pleno ejercicio de los derechos de aprovechamiento de aguas de los miembros de la CAR.

Por tanto, dada la no concurrencia de los efectos que se pretendían minimizar o eliminar sobre el componente medio humano, corresponde descartar que el hecho infraccional imputado haya implicado incumplir “*gravemente*” el compromiso en análisis, debiendo reclasificarse la supuesta infracción como una de carácter leve.

C. Valor de Seriedad y Circunstancias que disminuyen el Componente de Afectación

Sin perjuicio de todo lo ya indicado respecto a los fundamentos de hecho y de derecho sobre la base de los cuales procede absolver a mi representada del cargo formulado, en el muy improbable evento que la SMA resolviera tener por configurada la supuesta infracción, en este apartado se solicita considerar el menor “Valor de Seriedad”, fundado en todos los antecedentes anteriormente proporcionados, que dan cuenta que la CAR siempre dispuso de la totalidad de sus derechos de aprovechamiento de aguas, lo cual permite descartar cualquier efecto sobre el componente medio humano.

En particular, como bien antes se explicó, en el período comprendido entre enero de 2021 y diciembre de 2022, el análisis de los registros de caudales horarios del río Colorado permitió dar cuenta de la disponibilidad suficiente en bocatoma El Manzano para captar los caudales conforme a la prorrata establecida por la JVJM, así como también en el escenario más exigente en que el caudal de captación de la

bocatoma El Manzano hubiese sido el total de los derechos de agua de la CAR, es decir, 0,40 m³/s, equivalentes a 400 l/s.

Sumado a ello, se pudo constatar la continuidad operacional de la bocatoma El Manzano y descartar que haya quedado colgada, mediante el contraste de las condiciones en el Río Colorado con los aforos realizados en el canal El Manzano durante el periodo comprendido entre noviembre de 2021 y abril de 2022.

En dicho sentido, habiéndose descartado la generación de efectos con motivo de la infracción imputada, cabe también descartar la concurrencia de la circunstancia de la letra a) del artículo 40 de la LOSMA, referida a *“la importancia del daño causado o del peligro ocasionado”*.

Toda vez que, para la aplicación de la circunstancia en cuestión, se requiere analizar el riesgo en cada caso, en base a: (i) la identificación de un peligro, es decir, si existe uno que sea posible caracterizar; y, (ii) la probabilidad de concreción del mismo, en cuanto a si se configura una ruta de exposición que ponga en contacto dicho peligro con un receptor sensible. Es decir, se requiere que el bien jurídico haya experimentado un riesgo y, además, que los hechos acreditados en el procedimiento den cuenta de que existió una posibilidad real de ocurrencia.

Ahora bien, en el presente caso, no existen antecedentes que permitan confirmar la generación de efectos producto de la infracción sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, en particular respecto al acceso de la CAR a las aguas del río Colorado. Por el contrario, constan elementos precisos y específicos que evidencian la no afectación del componente ambiental en cuestión, correspondiente a los análisis de caudales en base a disponibilidad en el río Colorado y de los registros de caudales captados (aforos) versus prorrata.

Dadas las consideraciones expuestas, en lo que respecta al Cargo N°1, cabe concluir que el estándar requerido para configurar un peligro concreto en el marco de la letra a) del artículo 40 de la LOSMA no se cumple, debiendo su no concurrencia ser considerada por esta Superintendencia en la determinación de la sanción específica.

En igual sentido, dado que no se está en presencia de un peligro concreto con motivo del Cargo N°1, menos aún sobre la salud de la población, cabe descartar la concurrencia de la circunstancia a que se refiere la letra b) del artículo 40 de la LOSMA que introduce un criterio numérico de ponderación y que recae exclusivamente sobre la cantidad de personas que podrían haber sido afectadas en base al riesgo sobre la salud de la población que se haya determinado en función de la ponderación de la letra a) ya citada.

Asimismo, se solicita tener presente las siguientes circunstancias que disminuyen el Componente de Afectación, aplicables al caso particular:

a. Inexistencia de beneficio económico

De acuerdo a las Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales el beneficio económico obtenido con motivo de la infracción persigue considerar en la determinación de la sanción todo beneficio económico que el infractor haya podido obtener por motivo de su incumplimiento, el cual puede provenir de una disminución en los costos o un aumento en los ingresos, en un determinado momento o período de tiempo, que no hubiese tenido lugar en ausencia de la infracción. En términos generales, el beneficio económico obtenido por la infracción equivale al valor económico que significa para el infractor la diferencia entre cumplir con la normativa y no cumplir con ella.

Así como también en las Bases Metodológicas ya citadas se distingue entre el beneficio por ganancias anticipadas, correspondiente al beneficio asociado a ganancias derivadas de ingresos que, en ausencia de la infracción, hubiesen sido obtenidos con posterioridad, y el beneficio por ganancias adicionales: correspondiente al beneficio asociado a ganancias derivadas de ingresos que, en ausencia de la infracción, no habrían sido obtenidos en ningún momento.

Ahora bien, en atención a los antecedentes expuestos, se estima que no se ha generado un beneficio económico con motivo del Cargo N°1, toda vez que Alto Maipo ejecutó la obra complementaria de captación dentro del plazo de seis meses acordado en el Convenio de 2021, mientras que la idoneidad y suficiencia de las obras provisionales implementadas en el periodo intermedio quedó evidenciada en el informe de efectos del PdC, donde se contó con la asesoría experta de las consultoras Ve+ Ingeniería SpA y Ecos Chile.

b. Existencia de cooperación eficaz

Conforme consta tanto en los antecedentes acompañados por mi representada, como en los asociados a las actividades de fiscalización realizados por esta Superintendencia, Alto Maipo ha desplegado, en todo momento, una actitud cooperativa eficaz y fehaciente.

En este sentido, Alto Maipo permitió el acceso, facilitó y participó de todas las actividades y visitas inspectivas de la autoridad, entregó todos los antecedentes requeridos y necesarios para corroborar la conformidad de su actuar con la normativa vigente y, además, entregó todos los reportes exigidos por la normativa aplicable, dentro de plazo y a través de los canales y plataformas habilitados para dichos efectos.

Por lo tanto, considerando lo expuesto y la colaboración en el presente procedimiento, se solicita que la SMA aplique el valor máximo de disminución del Componente de Afectación.

c. Ausencia de intencionalidad en la comisión de la infracción

Los antecedentes aportados en el procedimiento dan cuenta que, incluso en el evento improbable en que se estime que mi representada ha incurrido en la infracción imputada en el Cargo N°1, no ha existido intencionalidad alguna en su actuar.

Esto, atendido que Alto Maipo tenía el entendimiento de que su conducta se ajustaba a los hitos y plazos dispuestos en el Convenio de 2021, que actualizó el alcance de la obligación a favor de la CAR.

Y, porque Alto Maipo realizó una serie de gestiones sistemáticas para obtener la aprobación de la CAR y poder avanzar con la tramitación del permiso de modificación de la bocatoma, lo que evidencia su diligencia y disposición real para cumplir con el compromiso.

Por tanto, en el evento de considerarse que no se configura la eximente de responsabilidad por imposibilidad de cumplimiento, cabe considerar que la falta de cooperación de la CAR da cuenta de la ausencia de intencionalidad de mi representada.

d. Implementación de medidas correctivas

Finalmente, la obtención del permiso de modificación de la bocatoma en abril de 2022 y la construcción de la obra entre los meses de mayo y octubre del mismo año, es decir, de forma previa a la formulación de los cargos, debe ser ponderado por esta Superintendencia como un factor de disminución, toda vez que con ello se ha subsanado el supuesto hecho constitutivo de infracción.

Adicionalmente, en el periodo intermedio entre el inicio de la operación del PHAM y el término de la construcción de la obra complementaria tampoco se afectó a la CAR, dadas las acciones desplegadas con dicho fin por mi representada.

Por tanto, en los hechos, se ha alcanzado y cumplido la finalidad prevista en el considerando 7.3.1. de la RCA 256/2009 y en los Convenios ya citados, dado que, mediante distintas acciones desarrolladas por Alto Maipo, siempre se ha asegurado el pleno ejercicio de los derechos de aprovechamiento de aguas de los miembros de la CAR, aun en aquellas circunstancias donde el PHAM no se ha encontrado en operación.

De igual modo, considerando que varias de las acciones propuestas en el PdC que fue objeto de rechazo ya se encuentran en ejecución y tienen por objeto asegurar la correcta operación de la bocatoma, deben ser ponderadas para efectos de esta circunstancia.

Ello, particularmente, tratándose de la instalación de un sistema de medición del caudal disponible hacia el canal El Manzano, la implementación del Plan de Emergencia de la bocatoma, la ejecución de medidas de apoyo operacional a la CAR y la optimización operacional de la bocatoma El Manzano.

En lo que respecta a esta última acción, entre los meses de octubre y noviembre de 2024 se ejecutaron una serie de obras orientadas a facilitar la gestión operacional de la CAR en el manejo de sedimentos que entran a la bocatoma durante su operación, particularmente en la época de deshielo. En dicho sentido, en Anexo de esta presentación se acompaña un informe técnico elaborado por Alto Maipo, correspondiente al Anexo 9 del PdC, en donde se da cuenta de la implementación de un sistema de regulación de la altura del vertedero lateral de la captación, la incorporación de un desarenador adicional en el tramo inicial del canal de regadío existente, el reforzamiento del enrocado existente y el ajuste de la alcantarilla ubicada en el camino de acceso hacia el lecho del río.

Sin perjuicio de los antecedentes que se acompañan en esta oportunidad, conforme lo dispone el artículo 50 de la LOSMA, mi representada se reserva el derecho a hacer uso de todos los medios de prueba admisibles en derecho que procedan para efectos de acreditar lo indicado.

Por tanto, cabe concluir que mi representada ha acreditado una conducta posterior positiva mediante la implementación de acciones orientadas a satisfacer el objeto del compromiso voluntario adquirido en virtud de la RCA N°256/2009.

2. Cargo N°2: "Incumplimiento de los siguientes compromisos asociados al componente vegetacional: i) La reforestación de los rodales R-3 y R-4 se efectuó en superficies inferiores a las comprometidas. ii) La reforestación del rodal R-4 conllevó un menor número de individuos de *Kageneckia angustifolia* y de *Guindilia trinervis* de lo comprometido. iii) La reforestación del rodal VP5-A no cumple con el 75% de prendimiento de la especie *Porlieria chilensis*. iv) La revegetación en los MOD-6, MOD-7 y MOD-9 se efectuó de forma parcial, en superficies inferiores a las comprometidas, con un menor número de individuos y sin incorporar todas las especies exigidas. v) No obtuvo la autorización de CONAF previo a la intervención de vegetación en un área de 700 m² junto a desarenador, así como en las zonas denominadas "Obras 33, 34 y 35", "Deflactor" y "Área ubicada entre dos frentes de trabajos".

Sin perjuicio del allanamiento respecto de la configuración del cargo imputado y su clasificación, a continuación, se presentan descargos respecto de las circunstancias concurrentes en el caso concreto y las razones por las que se estima que corresponde aplicar una amonestación por escrito y/o una multa de mínima cuantía, a saber:

- a. Concurrencia de una serie de circunstancias contenidas en el artículo 40 de la LOSMA que motivan aplicar el valor máximo de disminución del Componente de Afectación.

Sobre este punto nos referiremos a continuación.

A. Circunstancias que disminuyen el Componente de Afectación

Se solicita tener presente las siguientes circunstancias que disminuyen el Componente de Afectación, aplicables al caso particular:

a. Inexistencia de beneficio económico

En atención a las acciones de reforestación ejecutadas, que constan en los informes de diagnóstico acompañados en el PdC, se estima que no se ha generado un beneficio económico con motivo del Cargo N°2, toda vez que Alto Maipo ha desembolsado una serie de recursos para propender al cumplimiento de las forestaciones, sin verificar una disminución de costos ni un aumento en sus ingresos.

Conforme lo dispone el artículo 50 de la LOSMA, mi representada se reserva el derecho a hacer uso de todos los medios de prueba admisibles en derecho que procedan para efectos de complementar los antecedentes citados durante la instrucción del procedimiento.

b. Existencia de cooperación eficaz

En relación a la concurrencia de la presente circunstancia, se reitera lo ya señalado respecto del Cargo N°1, en cuanto a que es posible dar cuenta de que Alto Maipo ha desplegado, en todo momento, una actitud cooperativa eficaz y fehaciente, para efectos que esta Superintendencia aplique el valor máximo de disminución del Componente de Afectación.

Ello, particularmente en cuanto a que Alto Maipo permitió el acceso, facilitó y participó de todas las actividades y visitas inspectivas de la autoridad, entregó en plazo todos los antecedentes requeridos y necesarios para corroborar la conformidad de su actuar con la normativa vigente, y se ha allanado respecto del Cargo N°2.

c. Ausencia de intencionalidad en la comisión de la infracción

Es del caso hacer presente que aun teniendo por configurada la infracción imputada en el Cargo N°2, no ha existido intencionalidad alguna en el actuar de mi representada, toda vez que ha desplegado esfuerzos considerables en cumplir con sus compromisos forestales, según dan cuenta los informes de diagnóstico de las reforestaciones acompañados en los Anexos 11, 13 y 14 del PdC objeto de rechazo y en el informe de avance de las actividades de mantención de las plantaciones, evidenciando con ello su diligencia y disposición real para que las plantaciones pudiesen ajustarse a los planes de manejo forestal y alcanzar el prendimiento requerido.

En particular, cabe destacar que en los anexos de dichos informes de diagnóstico se encuentran respaldadas documentalmente todas las actividades realizadas para propender al cumplimiento de los compromisos establecidos para los rodales, en lo que se refiere a gestiones contractuales, de habilitación de terreno, de plantación, de mantención y de seguimiento de los rodales.

Ello, sin perjuicio que conforme lo dispone el artículo 50 de la LOSMA, mi representada se reserva el derecho a hacer uso de todos los medios de prueba admisibles en derecho que procedan para efectos de complementar los antecedentes citados durante la instrucción del procedimiento.

d. Implementación de medidas correctivas

El avance evidenciado en los informes de diagnóstico del PdC respecto de lo verificado por la autoridad en sus actividades de fiscalización, así como las actividades de mantención que han sido desarrolladas por Alto Maipo a la fecha,

según se acreditará, debe ser un aspecto que esta Superintendencia pondere como un factor de disminución respecto de los hechos infraccionales asociados a las reforestaciones ejecutadas parcialmente, toda vez que con ello se ha logrado o se logrará, según sea el caso, subsanar los hechos constitutivos de infracción y cualquier efecto asociado. Lo anterior, según el detalle que a continuación se pasa a exponer:

- **Actividades de mantenimiento comunes a todos los rodales**

De acuerdo al informe N°250603-MA-RPT, de junio de 2025, elaborado por Alto Maipo, que da cuenta del avance de las actividades de mantención de las plantaciones, y que se acompaña en esta presentación, en los rodales R-3, R-4, VP5-A, MOD-6, MOD-7 y MOD-9 se han ejecutado las siguientes actividades de mantenimiento:

- Vigilancia: Consistente en mantener bajo observación los distintos elementos que permiten asegurar el buen funcionamiento de la plantación e inmediata reparación, esto es, el estado de los cercos, sistemas de riego, presencia de animales, personas dentro de los rodales, entre otros.
- Riego de la plantación: Consiste en aplicar agua a cada una de las tazas de plantación mediante un sistema manual o tecnificado (goteros), esta actividad se desarrolla cada 15 días, la dosis de agua es de 4 litros por planta.
- Reparación de cercos: Detectado un daño en los cercos, mallas sin tensar, postes quebrados, mallas y alambres rotos y portones dañados, se procede a su reparación.
- Mantención de sistema de riego: Consistente en la reparación del sistema de riego, de mangueras rotas, la limpieza de goteros, cambios de llaves y lavado de estanques.
- Desmalezado: Eliminación de la vegetación que compite con los ejemplares plantados en la taza.
- Reacondicionamiento y mullido de tazas: Con el fin de mantener la superficie libre de competencia para la planta, permite una mejor absorción del agua a los individuos plantados y correcta ubicación de protecciones.
- Replante de la mortalidad para alcanzar el 75% de sobrevivencia: Reposición de plantas que se encuentren muertas durante el periodo.
- Actividades específicas desarrolladas en cada rodal.

Cargo N°2.i): “La reforestación de los rodales R-3 y R-4 se efectuó en superficies inferiores a las comprometidas”

De acuerdo al análisis cartográfico realizado por GPS durante la visita inspectiva de la Corporación Nacional Forestal (“CONAF”) de 25 de septiembre de 2017, el área

reforestada del rodal R-3 era de 5,44 hectáreas, superficie inferior a las 6,25 hectáreas que establece el plan de manejo para este rodal, mientras que el área reforestada del rodal R-4 era de 0,17 hectáreas, superficie inferior a las 6,8 hectáreas indicadas en el plan de manejo.

Posteriormente, mediante Carta AM 2020/041, de 17 de marzo de 2020, en respuesta al requerimiento de información formulado mediante Resolución Exenta N°225, de 5 de febrero de 2020, se informó que las reforestaciones asociadas a los rodales R-3 y R-4 se encontrarían plantadas en su totalidad, presentando un prendimiento en diciembre de 2019 por sobre el 80% de supervivencia.

Finalmente, según se dio cuenta en el Anexo 11 del PdC, correspondiente a la “Minuta Diagnóstico de implementación de la reforestación de los Rodales R3 y R4”, elaborada por Ecos Chile, que fundamentó las acciones N°8 y N°9 del PdC, al mes de febrero del año 2023, el rodal R-3 poseía una superficie plantada de 6,25 hectáreas, mientras que el rodal R-4 poseía una superficie plantada de 7,01 hectáreas.

En tanto, de acuerdo al informe de avance de las actividades de mantención de las plantaciones que se acompaña a esta presentación, consta en septiembre de 2024, la plantación en el rodal R-3 de 4.081 individuos de *Kageneckia angustifolia* y 1.544 individuos de *Guindilia trinervis*, mientras que respecto del rodal R-4 consta la plantación de 4.625 individuos de *Kageneckia angustifolia* y 1.869 individuos de *Guindilia trinervis*, comprobando respectivamente un prendimiento de un 104,5% y un 87% de las especies comprometidas.

De acuerdo a lo indicado, se evidencia que no se trató de un incumplimiento permanente en el tiempo, así como en la actualidad el compromiso, en lo que se refiere a la superficie plantada, se encontraría en un 100% implementado.

Cargo N°2.ii): “La reforestación del rodal R-4 collevó un menor número de individuos de *Kageneckia angustifolia* y de *Guindilia trinervis* de lo comprometido”

Si bien de acuerdo a la formulación de cargos, mediante censo de plantas realizado en el rodal R-4, se habrían verificado tan solo 194 plantas de *Kageneckia angustifolia* y 187 plantas de *Guindilia trinervis*, cantidades inferiores a las 6800 plantas de *Kageneckia angustifolia* y 7664 plantas de *Guindilia trinervis* que establece el plan de manejo forestal, según se dio cuenta en el Anexo 11 del PdC ya citado que sirvió de fundamento de las acciones N°8 y N°9 de dicho instrumento, a febrero de 2023 se debía realizar la plantación de tan solo 857 individuos de la especie *Kageneckia angustifolia* y 3.760 individuos de la especie *Guindilia trinervis*, toda vez que se había avanzado respectivamente un 87% y un 51% en la plantación de dichas especies.

En tanto, como bien se indicó, de acuerdo al informe de avance de las actividades de mantención de las plantaciones que se acompaña a esta presentación, consta en septiembre de 2024, la plantación de 4.625 individuos de *Kageneckia angustifolia* y 1.869 individuos de *Guindilia trinervis*, constatándose un prendimiento de un 87% de las especies comprometidas.

Por tanto, constan gestiones realizadas para efectos de propender al cumplimiento del compromiso forestal, así como avances significativos para dichos efectos, encontrándose en la actualidad el compromiso 100% implementado.

Cargo N°2.iii): “La reforestación del rodal VP5-A no cumple con el 75% de prendimiento de la especie *Porlieria chilensis*”

A partir de la visita inspectiva de 16 de octubre de 2018, CONAF elaboró el informe técnico de 25 de enero de 2019, en donde se dio cuenta que la reforestación del rodal VP5-A tenía 556 plantas vivas de *Porlieria chilensis* por hectárea, esto es, un 56% de prendimiento.

Posteriormente, mediante la Carta AM 2020/041, de 17 de marzo de 2020, en respuesta al requerimiento de información formulado mediante la Resolución Exenta N°225, de 5 de febrero de 2020, se informó que la reforestación presentaba un 51% de supervivencia.

Luego, según se dio cuenta en el Anexo 13 del PdC, correspondiente a la “Minuta Diagnóstico de implementación de la reforestación del rodal VP5-A”, elaborada por Ecos Chile, y que sirvió de fundamento de la acción N°10 del PdC, al mes de febrero del año 2023, se cumplía con el prendimiento en un 96% para la especie *Porlieria chilensis* dentro del rodal.

En tanto, de acuerdo al informe de avance de las actividades de mantención de las plantaciones que se acompaña a esta presentación, consta en diciembre de 2024, la plantación de 2.432 plantas de las especies acompañantes definidas en el plan de manejo forestal, así como el inventario del rodal VP5-A, comprobándose el 100% de prendimiento de las plantas requeridas⁶.

Todo lo anterior, evidencia que no se trató de un incumplimiento permanente en el tiempo, así como en la actualidad el compromiso se encontraría en un 100% implementado.

⁶ A excepción de la especie *Porlieria chilensis*, que solo presentó un prendimiento cercano al 50%.

Cargo N°2.iv): “La revegetación en los MOD-6, MOD-7 y MOD-9 se efectuó de forma parcial, en superficies inferiores a las comprometidas, con un menor número de individuos y sin incorporar todas las especies exigidas”

A partir de la visita inspectiva de 17 de octubre de 2018, la CONAF dio cuenta que en el MOD-6 existían 11.811 plantas en 8,24 hectáreas, lo que representaba un 41% de los 28.965 individuos comprometidos a plantar, que en el MOD-7 la revegetación tenía 733 plantas en una superficie de una hectárea lo que representaba un 20% de los 3.670 individuos comprometidos, y que en el MOD-9 la revegetación tenía 78 plantas en una superficie de 0,1 hectáreas la que representaba un 71% de los 110 individuos comprometidos a plantar.

Posteriormente, mediante Carta AM 2020/041, de 17 de marzo de 2020, en respuesta al requerimiento de información formulado mediante la Resolución Exenta N°225, de 5 de febrero de 2020, se informó que no se había logrado producir todas las especies que fueron intervenidas, y que la sobrevivencia a diciembre de 2019 era menor al 23%.

Luego, según se dio cuenta en el Anexo 14 del PdC, correspondiente a la “Minuta Diagnóstico de implementación de la reforestación de los MOD-6, MOD-7 y MOD-9”, elaborada por Ecos Chile, y que sirvió de fundamento de la acción N°11 del PdC, al mes de febrero del año 2023, se estimó una cantidad de individuos que faltaba por plantar correspondiente a 26.069 individuos para el MOD-6, 1.872 individuos para el MOD-7 y 46 individuos para el MOD-9.

En tanto, de acuerdo al informe de avance de las actividades de mantención de las plantaciones que se acompaña a esta presentación, consta que en los meses de mayo y de diciembre de 2024, se realizaron labores de replante en los rodales MOD-7 y MOD-9, así como el inventario de los mismos, comprobándose respectivamente un prendimiento de un 149% y un 107% de las plantas requeridas.

De modo que constan gestiones realizadas para efectos de propender al cumplimiento del compromiso forestal y avances significativos para dichos efectos.

Por tanto, en atención a los antecedentes indicados para los hechos infraccionales imputados mediante el Cargo N°2 que dicen relación con reforestaciones ejecutadas parcialmente, cabe concluir que mi representada ha acreditado una conducta posterior positiva mediante la implementación de acciones correctivas.

Sin perjuicio de los antecedentes mencionados en este acápite, conforme lo dispone el artículo 50 de la LOSMA, mi representada hará uso de todos los medios de prueba admisibles en derecho que procedan para efectos de acreditar el estado actual de las

plantaciones y reforestaciones ejecutadas respecto de todos los hechos infraccionales a que se refiere el Cargo N°2.

3. Cargo N°3: "Incumplimiento de la restricción de acceso y prohibición de ejecutar faenas en Zona de Restricción y Zona Buffer de protección paleontológica, por las obras e instalaciones denominadas Camino V1 y antena antigua en desuso"

De acuerdo a la formulación de cargos, el Cargo N°3 comprende dos hechos infraccionales específicos: i) la construcción del camino V1, y ii) la instalación de una antena, ambos insertos en zonas de protección paleontológica, que de acuerdo a los considerandos 7.5.1.1. y 7.5.1.2. de la RCA 256/2009, establecieron restricciones de ejecutar faenas y obras en su interior.

De esta forma, la obligación supuestamente infringida corresponde a una *obligación de no hacer*. En tanto dicho deber se circumscribe enteramente a la conceptualización que hace la doctrina respecto a este tipo de obligaciones, a saber: "(...) el objeto de la obligación de no hacer es una omisión: abstenerse de ejecutar un hecho que de no existir la obligación podría hacerse. Es como una limitación a la libertad de actuar de una persona, que debe privarse de hacer ciertas cosas que normalmente y de no mediar la obligación podría llevar a cabo"⁷.

En lo sucesivo del presente apartado, se presentan los siguientes descargos que acreditarán que corresponde absolver a mi representada:

- a. Falta de exigibilidad y tipicidad del cargo, dado que el camino V1 en superposición con las áreas de protección paleontológica fue previsto en el expediente de evaluación y se encuentra autorizado. En caso de estimar que el camino no se encuentra autorizado, en subsidio, se debe entender prescrita la eventual infracción, en consideración a la época en que se comprobó la construcción del camino V1 e implementación de la antena.
- b. En subsidio, para el improbable evento de que la SMA estime que igualmente se ha configurado una infracción, se solicita recalificar a leve el cargo formulado, en tanto no se está en presencia del incumplimiento de una medida que se haga cargo de un efecto adverso sobre el componente paleontológico. En su defecto, no se cumplen los criterios para su aplicación, así como tampoco se han verificado los efectos que se pretendían controlar.

⁷ René Abeluk, "Las Obligaciones", Tomo I (1993), p. 332.

c. Finalmente, en el presente caso, han concurrido una serie de circunstancias contenidas en el artículo 40 de la LOSMA, por lo que, de aplicarse alguna clase de sanción, debería ser una amonestación por escrito o la mínima multa que en Derecho corresponda.

Sobre cada uno de estos puntos nos referiremos a continuación.

A. Falta de configuración del cargo imputado y de concurrencia de los elementos constitutivos de la responsabilidad administrativa

1. Falta de exigibilidad y tipicidad del cargo, dado que el camino V1 en superposición con las áreas de protección paleontológica fue previsto en el expediente de evaluación

Como bien se expondrá, en el presente caso se está en presencia de una superposición de las Zonas Buffer y de Restricción con el camino V1, ambos elementos considerados como parte del proyecto evaluado ambientalmente. Por lo que el efecto jurídico, de considerarse configurada la supuesta infracción, sería sostener por parte de esta Superintendencia una interpretación cuyo efecto es la modificación de facto de la autorización ambiental, toda vez que se prohibiría la construcción de una obra que se encuentra evaluada y autorizada ambientalmente.

Puesto que la SMA no tiene competencias para evaluar ambientalmente un proyecto, ni para determinar cuándo esas condiciones, normas y medidas se encuentran o no establecidas en la RCA. El establecimiento o no de las condiciones, normas o medidas tiene su fuente jurídica en la evaluación ambiental y en el acto terminal de dicho proceso. En dicho sentido, la RCA es el marco común sobre el cual se asienta la actividad de las partes, por lo que fuera de ese marco el titular está en infracción o la autoridad está ejerciendo sus competencias fuera de la ley.

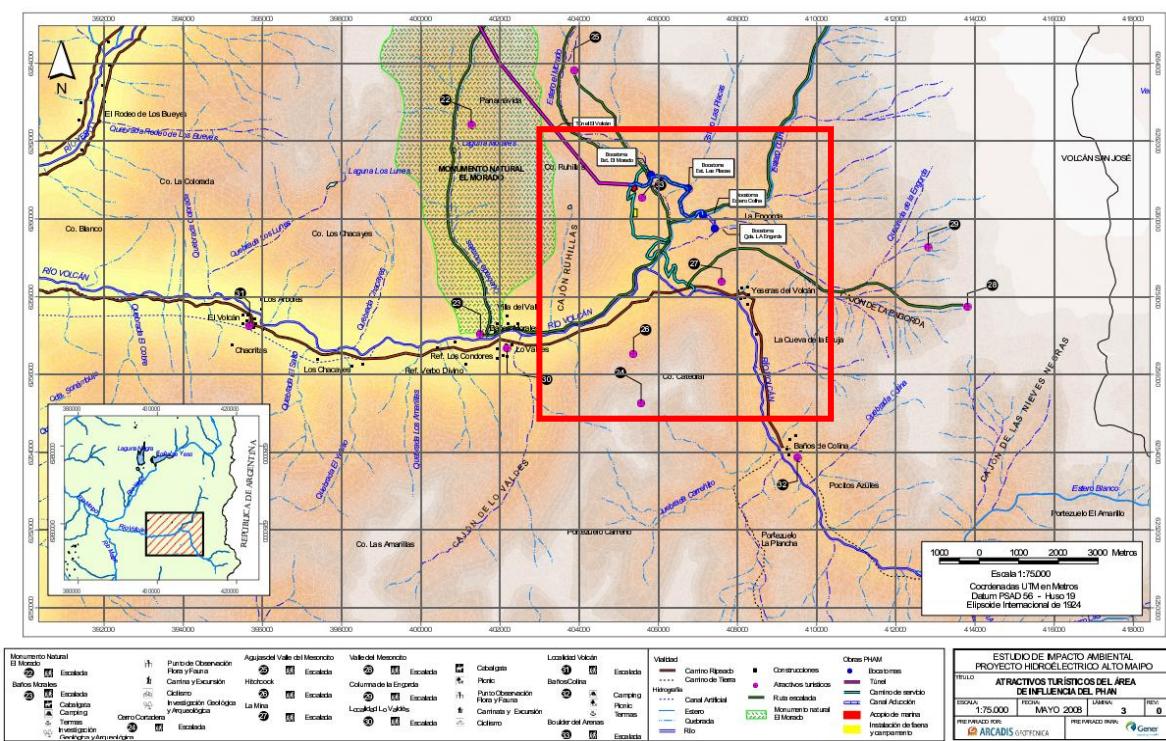
Luego, la SMA excede sus competencias y actúa como un evaluador ambiental desde que no considera al camino V1 como una obra proyectada y autorizada en la RCA del Proyecto, en circunstancias, que como bien se expone a continuación, los antecedentes del expediente de evaluación ambiental del PHAM evidencian la consideración del camino V1 y, por ende, permiten concluir que mi representada no ha incurrido en una conducta ilícita o jurídicamente de incumplimiento de su RCA.

Al respecto, en primer lugar, cabe tener en cuenta el acápite 2.3.2.5 del capítulo Descripción de Proyecto del EIA del PHAM, en donde a propósito de los nuevos caminos de servicio se indica que *“Dado las condiciones de inaccesibilidad de gran parte del área del proyecto, se contempla habilitar un total de aprox. 31 km de caminos, los cuales serán utilizados para el traslado de la marina y movimientos de tierra en general,*

movilización del personal, maquinarias, equipos y suministros e insumos que el contratista requiera en los campamentos, instalaciones de faenas y frentes de trabajo. Asimismo, algunos de estos caminos serán utilizados durante la etapa de operación para el traslado del personal que realiza las tareas de mantención y monitoreo de las instalaciones permanentes. (...) La disposición de estos caminos se representa en las Figuras 2.2.2 a la 2.2.10. En el Anexo 9 se adjunta un plano, a escala legible, con los caminos que construirá el Proyecto, vinculando espacialmente la localización de sitios de interés turístico, arqueológico y paisajístico en dichas zonas (...)” (énfasis agregado).

En tanto, la lámina 3 del Anexo 9 del EIA, que se acompaña a esta presentación, grafica el camino V1 proyectado, como un “camino de servicio” en color verde segúrn se aprecia a continuación.

Figura N°2

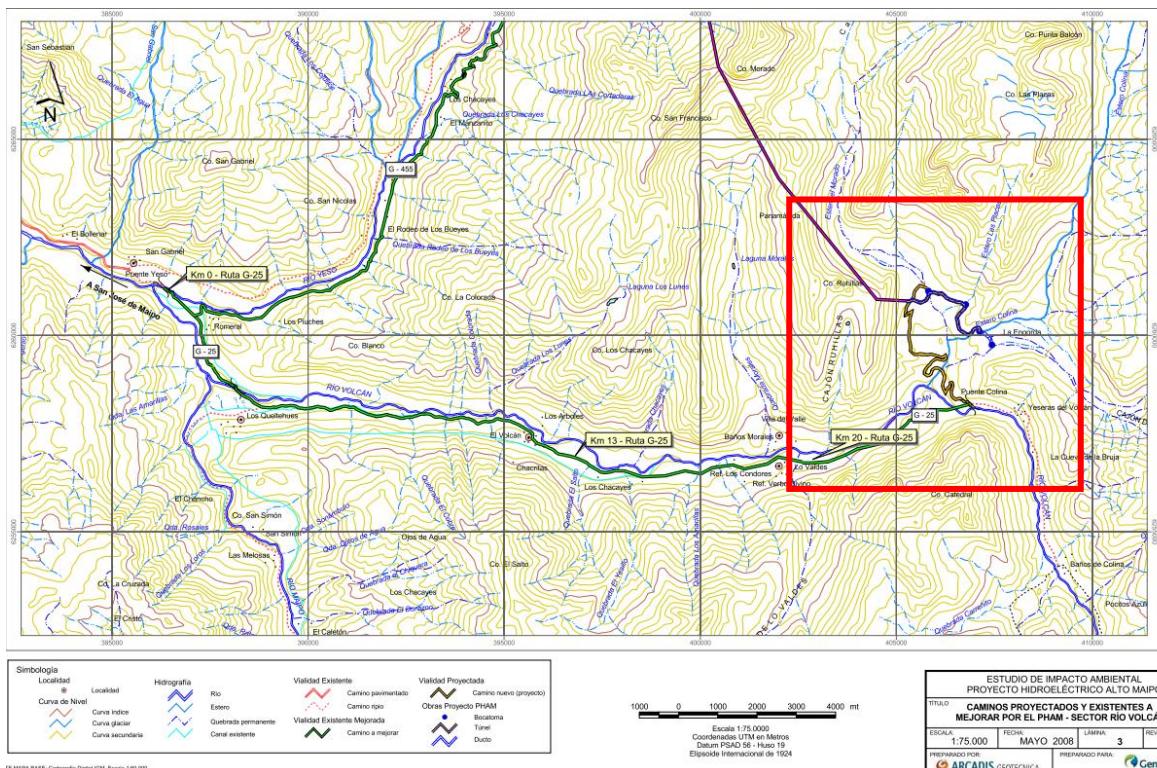


Fuente: Lámina 3 Anexo 9 EIA del Proyecto

Lo anterior, es reiterado en la sección 6.4.1.11 del EIA referida a las medidas de manejo ambiental de Impacto Vial, respecto de la habilitación de caminos de servicio, y en donde se agrega que “Finalmente, en las figuras 1, 2 y 3 adjuntas a Anexo 1, se ilustra claramente la diferencia de aquellos caminos nuevos que serán construidos, respecto de aquellos existentes que serán mejorados y su vinculación espacial respecto a sitios de interés turístico, arqueológico y paisajístico en dichas zonas, para constatar que no existirán interferencias (ver Capítulo 2 del EIA)”.

De este modo, y tal como se indica en el texto recién transrito, el camino proyectado V1 fue graficado, además, en la lámina 3 del Anexo 1 del EIA, referida a los “Caminos proyectados y existentes a mejorar por el PHAM”, la cual se acompaña a esta presentación, y fue marcado en color amarillo como un “camino nuevo” y parte de la “Vialidad proyectada”.

Figura N°3



Fuente: Anexo 1 Lámina 3 EIA del Proyecto

Cabe relevar que la proyección de este camino fue validada por la RCA, la cual, en su considerando 4.4.1.4., referido a la “Construcción y Mejoramiento de Caminos de Acceso a los Frentes de Trabajo”, se remite a la sección 2.3.2.5 del EIA previamente citada.

Dado lo anterior, y en conformidad a lo indicado en la evaluación ambiental del Proyecto, es posible afirmar que el camino V1 es parte de los caminos de servicio cuya construcción fue proyectada para el desarrollo del PHAM, constituyendo en consecuencia una obra necesaria para acceder al portal V1 del túnel El Volcán (Km 6+165,93), a las captaciones del sector Alto Volcán y al puente La Engorda, ubicado en el Km 2,000 del camino V1.

Como contrapartida de lo ya señalado, y para efectos de destacar la compatibilidad del camino V1 con las restricciones impuestas en materia paleontológica, es importante tener en consideración que el Anexo 4 de la Adenda 2 del EIA, correspondiente al informe de línea base patrimonial, denominado “*Patrimonio geológico y paleontológico sector Alto Volcán, complementación de antecedentes revisión enero 2009*”, que precisamente sirve de base para el establecimiento de las zonas de protección, dentro de las obras superficiales del proyecto en el sector Alto Volcán, específicamente aquellas lineales, en su Tabla 2 considera un “Camino de servicio existente”.

Al respecto, se indica que este camino considera un tramo de 7,1 kilómetros de largo, y como descripción de la obra indica que “**Conecta la zona de bocatomas y el portal**

de acceso al Túnel El Volcán con la ruta G-25 (ver sección 2.3.2.5. del EIA)" (énfasis agregado).

Es decir, el antecedente técnico que sirvió de fundamento para la determinación de las zonas de protección, prevé como una obra superficial del proyecto en el sector Alto Volcán, un camino, cuya descripción y uso se ajusta a la del camino V1.

Al mismo tiempo, la línea de base patrimonial, efectúa una remisión directa a la sección 2.3.2.5. del EIA, que como bien ya se explicó, se refiere a los nuevos caminos de servicio previstos para el proyecto y cuyo trazado fue definido en el Anexo 9, lámina 3, del EIA.

Luego, de acuerdo a los polígonos de las llamadas Zonas Buffer y de Restricción fijados en el plano denominado "*Hallazgos paleontológicos en área de influencia del PHAM*", que también forma parte de los antecedentes presentados en el Anexo 4 de la Adenda 2 del EIA, es posible comprobar la superposición del trazado del camino V1. Tal como se visualiza en la siguiente figura de elaboración propia, en donde se marca en color blanco el camino V1, en amarillo la Zona Buffer y en rojo la Zona de Restricción.

Figura N°4



Fuente: Elaboración propia

Finalmente, este punto fue levantado en la Minuta de Efectos del Cargo N°3 de la primera versión de PdC presentado por Alto Maipo, en la cual, a partir de una revisión de la plataforma Google Earth, se dio cuenta de la superposición existente entre el camino V1 y las zonas de protección.

De esta forma, la SMA no puede dejar de considerar que ambos elementos son compatibles, y se encuentran en dicho sentido evaluados y proyectados en la evaluación ambiental del PHAM, debiendo ponderar debidamente el considerando 4.4.1.4. de la RCA, referido a la "Construcción y Mejoramiento de Caminos de Acceso a los Frentes de Trabajo", así como el Anexo 4 de la Adenda 2 del EIA, correspondiente al informe de línea de base patrimonial, concluyendo que el trazado

del camino V1 pasa por las zonas de protección y, en consecuencia, se encuentra exceptuado de la prohibición y restricción que afecta a dichos polígonos.

En otras palabras, la evaluación ambiental permite la superposición y convivencia de las zonas de protección con obras puntuales del proyecto, tales como el camino V1, sin que ello implique una infracción a la RCA. Precisamente ello fue planteado desde el inicio del presente proceso sancionatorio para efectos de descartar la generación de efectos con motivo de la infracción, específicamente a partir de la Minuta de Efectos de la primera versión de PdC presentado por Alto Maipo.

Atendido todo lo anterior, cabe concluir que la imputación del cargo descansa sobre un supuesto normativo errado, que desconoce antecedentes del expediente ambiental cuya validez es igual a aquella que se le ha otorgado a la normativa supuestamente infringida y, en consecuencia, que se ha realizado una incorrecta interpretación de la RCA.

En definitiva, al encontrarse evaluado el camino V1 y previsto en la línea de base patrimonial del proyecto, no es posible tener por configurado el Cargo N°3, en la medida en que no se verifica el tipo infraccional imputado, dada la falta de exigibilidad de las restricciones sobre el camino V1, el cual como bien se ha señalado, fue proyectado en la evaluación ambiental y autorizado como un camino de servicio del PHAM.

2. Prescripción de la infracción, en consideración a la época en que se comprobó la construcción del camino V1 e instalación de la antena

En subsidio, para el improbable evento de que la SMA estime que el camino V1 no se encontraba autorizado, cabe tener en cuenta que los hechos constitutivos de infracción del Cargo N°3 se encuentran prescritos, considerando que transcurrieron más de tres años entre la fecha en que estos ocurrieron y la notificación de la formulación de cargos, debiendo procederse a la absolución de mi representada.

En efecto, de acuerdo a los antecedentes que se aportarán durante el procedimiento, es posible constatar que la ejecución del camino V1, en aquella parte superpuesta con las áreas de protección, finalizó el año 2013, y que la antena se instaló el año 2018.

Al respecto, cabe relevar que, si se asumiera la existencia de una eventual infracción, nos enfrentaríamos a un incumplimiento de un deber de omisión establecido para la fase de construcción del Proyecto en los considerandos 7.5.1.1. y 7.5.1.2. de la RCA y que habría sido infringido con motivo de una acción consistente en la construcción de las obras ya citadas, respecto de lo cual la infracción imputada no posee el carácter

de permanente⁸, sino que corresponde a una infracción de comisión instantánea, toda vez que la construcción del camino V1 y la instalación de la antena son conductas que no persisten en el tiempo, por el contrario, se agotaron en la fase de construcción del Proyecto.

Luego, en atención a la naturaleza de la infracción y de acuerdo a lo establecido por la SMA, el cómputo del plazo de tres años establecido en el artículo 37 de la LOSMA, debe contarse a partir del hecho infraccional efectivamente comprobado⁹.

Pues bien, aun cuando se aplicara el criterio señalado por la SMA, se arriba a la misma conclusión, toda vez que, los supuestos de hecho constitutivos de la infracción fueron identificados respectivamente, a lo menos, desde el año 2017, según da cuenta el IFA DFZ-2020-2531-XIII-RCA, específicamente en su página 35, se indica que *“Las actividades de inspección que se realizaron en el marco del Programa de Fiscalización de RCAs del año 2017 y 2018, fueron desarrolladas los días 25, 26 y 27 de septiembre de 2017, y 16 y 17 de octubre 2018 (Anexo 1). Se añadieron al análisis del presente informe las inspecciones de oficio efectuadas por la Superintendencia los días 16, 17 y 30 de agosto de 2017 (Anexo 1). Además, se abordaron denuncias (Anexo 2) que fueron formalmente ingresadas el año 2017 (3 denuncias)”*.

Figura N°5

82/4-20/13	20/03/2013	Camino V1	2013
82/1-20/15	30/01/2015	Parapeto Camino acceso V1	2014
82/1-20/14	03/02/2014	Obras con denominación V1 -V2 -V3 (Frente de Trabajo V1)	2014
82/18-20/15	27/11/2015	Bocatoma La Engorda y Obras Complementarias	2015
*82/10,11,14-20/12	20/03/2013	Camino V1 km 0 a 2	2012

Fuente: IFA DFZ-2020-2531-XIII-RCA

En definitiva, la autoridad tomó conocimiento de los hechos infraccionales, con anterioridad al plazo de 3 años contados desde la notificación de la formulación de cargos, toda vez que se situó en terreno en el área de emplazamiento de las obras, por lo que cabe concluir que la supuesta infracción se encuentra prescrita de acuerdo a lo señalado en el artículo 37 de la LOSMA, siendo improcedente su imputación.

⁸ De acuerdo a la sentencia de 23 de agosto de 2021 de la Corte Suprema en causa Rol N° 144.349-2020, la infracción permanente se define como aquella en la que “(...) el administrado se mantiene en una situación infractora, cuyo mantenimiento le es imputable. A diferencia del caso anterior, no son los efectos jurídicos de la conducta infractora los que persisten, sino la conducta misma”.

⁹ Así, en el Rol D-056-2017 ha establecido que “El cómputo del plazo contenido en el artículo 37 de la LOSMA debe contarse a partir del hecho infraccional efectivamente comprobado [...]”.

B. Improcedencia de la clasificación del cargo como grave, en tanto no se está en presencia del incumplimiento de una medida que se haga cargo de un efecto adverso sobre el componente paleontológico. En su defecto, no se cumplen los criterios para su aplicación, así como tampoco se han verificado los efectos que se pretendían controlar

En el improbable evento que la SMA resolviera no absolver a mi representada del presente cargo conforme a los argumentos precedentes, se solicita la reclasificación de la eventual infracción como una de carácter leve, según los antecedentes de hecho y de derecho que a continuación se indican.

Según lo dispuesto por la formulación de cargos, la infracción imputada en el Cargo N°3 se califica como grave, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 36, numeral 2, letra e), en atención a que *"En este caso, se infringió la prohibición de acceso a las Zonas de Restricción y Zona Buffer, establecidas expresamente para prevenir la afectación del recurso paleontológico, según lo prescrito en el considerando 7.5.1 de la RCA N°256/2009."*

Ahora bien, esta Superintendencia presupone que se está en presencia de zonas de protección dispuestas para prevenir la afectación del recurso paleontológico, cuando ello, según se explicará, omite el verdadero objeto de las restricciones y los supuestos que durante el proceso de evaluación se tuvieron en consideración para su establecimiento.

Para dichos efectos, cabe relevar el Anexo 4 de la Adenda 2 del EIA, correspondiente al informe de *"Patrimonio geológico y paleontológico sector Alto Volcán, complementación de antecedentes revisión enero 2009"*, toda vez que la caracterización en él contenida sirvió de antecedente para lo dispuesto en el considerando 7.5.1 de la RCA 256/2009 en cuanto a las zonas de protección.

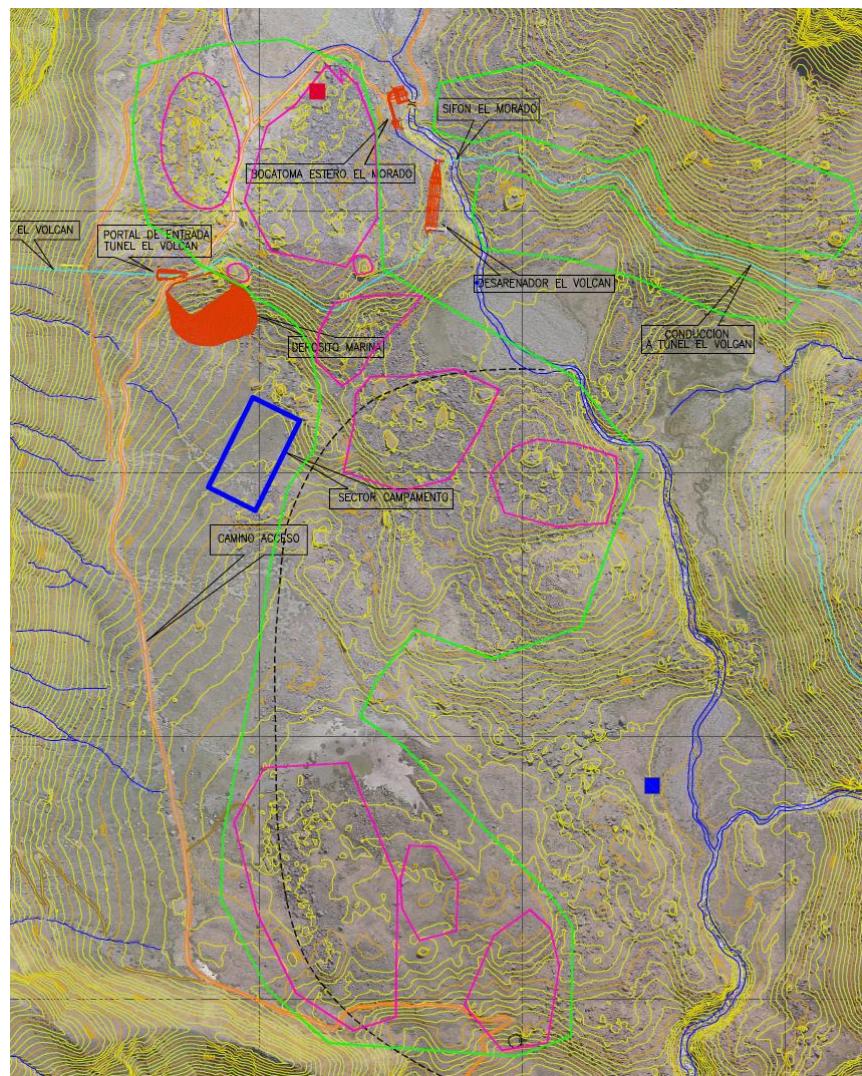
Al respecto, en la Tabla 3 del Anexo 4 en la Adenda 2, denominada *"Componentes de alta significación presentes en el sector Alto Volcán que serán intervenidos"*, se distingue entre *"Bienes protegidos en forma directa por la Ley 17.288 (Patrimonio Natural no renovable, de tipo Paleontológico)"* y *"Componentes con significación geológica y ambiental (Patrimonio Natural y Científico Natural)"*.

Luego, dentro de los resultados obtenidos de la campaña de terreno desarrollada en dicha oportunidad, se indicó que *"No se observaron fósiles significativos, a parte de las posibles huellas de vertebrados mencionadas por Moreno (2007), las cuales se ubicarían fuera del área de intervención directa del PHAM"*. En tanto, a modo de síntesis de la línea de base patrimonial presentada, se señala que *"(...) en el sector Alto Volcán, donde el PHAM tiene planificado desarrollar obras superficiales y perforaciones, se encuentran en especial componentes significativos desde el punto de vista geológico (Tabla 3). En cambio,*

los bienes paleontológicos protegidos en forma directa por la Ley N°17.288 (de Monumentos Nacionales) son muy escasos en cuanto a su localización en superficie”.

Lo anterior, es consistente con el plano que se acompañó en el Anexo 4 de la Adenda 2 del PHAM, denominado “*Hallazgos paleontológicos en área de influencia del PHAM*”, en donde el único punto referido a la ubicación aproximada de fósiles o icnitas de vertebrados (dinosaurios y reptil pequeño), marcado en azul, se encuentra en un sector restringido, fuera del área intervenida por las obras del PHAM, así como de las Zonas Buffer y de Restricción, mientras que el punto marcado en rojo, correspondiente a grietas de desecación, correspondiente a un componente desde el punto de vista geológico, sí se encuentra al interior de dichas zonas, en el sector norte de los polígonos, según se aprecia del extracto del plano que se expone a continuación.

Figura N°6



Fuente: Plano del Anexo 4 de la Adenda 2 del EIA

Precisamente, dada la no identificación de fósiles en el sector a intervenir por el PHAM, así como tampoco en los sectores aledaños a las obras, en el Apéndice 1 del Anexo 4 de la Adenda 2, solo se detalló la ubicación de los bloques con estructuras sedimentarias que se registraron en las zonas de obras del PHAM, los cuales se consideraron de una baja significación geológica, en atención a su abundancia y estado de preservación.

Acto seguido, en lo que se refiere a los efectos de las obras superficiales del PHAM en el sector Alto Volcán, se concluye que *“Sobre la base de los antecedentes disponibles (ver punto 4), las obras superficiales que consisten en bocatomas, campamento e instalación de faenas, sitio de acopio de marina, portal de túnel y ducto enterrado no afectarán los bienes o sitios paleontológicos y/o geológicos allí presentes, puesto que estarán emplazados en áreas de pequeña superficie donde no hay restos o huellas fósiles, y en donde la empresa ha adquirido el compromiso de restringir de forma contractual el acceso a las áreas aledañas donde se encuentran estructuras sedimentológicas de interés y bien preservadas (áreas de restricción)”* (énfasis agregado).

Concordante con ello, la Zona Buffer es definida como aquella en *“(...) donde están presentes los bloques de areniscas pertenecientes a la Fm. Río Damas”*, mientras que las Zonas de restricción corresponden a aquellas en donde *“(...) se encuentran los bloques de mayor tamaño y que presentan estructuras sedimentarias bien preservadas (grietas de barro; ondulitas)”*.

Lo antes señalado tiene por objeto dejar en evidencia que, conforme a la línea de base patrimonial del proyecto, las zonas de protección a que se refiere el considerando 7.5.1. de la RCA 256/2009 fueron previstas para efectos de resguardar la afectación del componente geológico, toda vez que en el marco de la evaluación ambiental del proyecto no fueron identificados bienes de tipo paleontológico protegidos en forma directa por la Ley N°17.288.

Por tanto, la relevancia o centralidad de la medida como criterio de atribución de la gravedad de una presunta infracción, no concurre en el presente caso, toda vez que la finalidad de las zonas de protección no tuvo por objeto prevenir la afectación de un patrimonio paleontológico inexistente en el área a intervenir por el proyecto, como erróneamente lo plantea esta Superintendencia, sino de estructuras de interés geológico.

También cabe descartar la concurrencia del criterio asociado a la permanencia del incumplimiento, dado que como ya bien antes se explicó, se está en presencia de una infracción de ejecución instantánea, no siendo factible estimar que su comisión se ha extendido en el tiempo.

Finalmente, se debe relevar la información proporcionada por el equipo de paleontólogos de PaleoConsultores, en el marco de la elaboración de la Minuta de Efectos del PdC objeto de rechazo, en la cual dichos especialistas, concluyeron que hasta febrero de 2023, no existía afectación del componente paleontológico en el sector con motivo de la construcción del camino V1, ello aun cuando se pudo detectar la presencia de algunas estructuras sedimentarias de interés geopatrimonial (grietas de secamiento y marcas de gotas de lluvia), toda vez que estas

no corresponden a la categoría de Monumentos Nacionales de carácter paleontológico.

En conclusión, dada la falta de concurrencia de los efectos que esta Superintendencia estima que se pretendían minimizar o eliminar sobre el componente paleontológico, es posible descartar el incumplimiento “gravemente” del compromiso en análisis, debiendo proceder a la reclasificación de la supuesta infracción como una de carácter leve.

C. Valor de Seriedad y Circunstancias que disminuyen el Componente de Afectación

Sin perjuicio de todo lo ya indicado respecto a los fundamentos de hecho y de derecho sobre la base de los cuales procede absolver a mi representada del cargo formulado, en el muy improbable evento que la SMA resolviera tener por configurada la supuesta infracción, en este apartado se solicita considerar el menor “Valor de Seriedad”, fundado en todos los antecedentes anteriormente proporcionados, que dan cuenta que el trazado del camino V1 formó parte de los caminos cuya construcción fue proyectada y autorizada para el PHAM, de modo que su consideración en la evaluación ambiental del proyecto conlleva la compatibilización de los bienes jurídicos involucrados y permite descartar cualquier efecto sobre el componente paleontológico.

Precisamente, al encontrarse el camino V1 previsto como un camino de servicio del PHAM e incluido en la línea de base patrimonial del proyecto, cabe concluir que a su respecto no le son aplicables las restricciones asociadas a las áreas de protección, descartándose con ello la identificación de cualquier peligro concreto sobre el componente paleontológico con motivo de la infracción imputada, dado que ello se deduce de la propia evaluación ambiental del proyecto que admitió la existencia y uso del camino en cuestión, debiendo también descartarse la concurrencia de la circunstancia de la letra a) del artículo 40 de la LOSMA referida a “*la importancia del daño causado o del peligro ocasionado*” para efectos de la determinación de la sanción específica.

Lo anterior, fue también consignado en la Minuta de Efectos de la primera versión de PdC presentado por Alto Maipo, así como en sus versiones refundidas.

En igual sentido, dado que no se está en presencia de un peligro concreto con motivo del Cargo N°3, menos aún sobre la salud de la población, cabe descartar la concurrencia de la circunstancia a que se refiere la letra b) del artículo 40 de la LOSMA que introduce un criterio numérico de ponderación y que recae exclusivamente sobre la cantidad de personas que podrían haber sido afectadas en

base al riesgo sobre la salud de la población que se haya determinado en función de la ponderación de la letra a) ya citada.

Asimismo, se solicita tener presente las siguientes circunstancias que disminuyen el Componente de Afectación, aplicables al caso particular:

a. Inexistencia de beneficio económico

El beneficio económico ha sido definido por la SMA como aquel beneficio obtenido por motivo de una infracción. En este sentido, las Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales de la SMA, señalan que: *“Esta circunstancia se construye a partir de la consideración de todo beneficio que el infractor haya podido obtener por motivo del incumplimiento, el cual puede provenir de una disminución en los costos o en un aumento en los ingresos en un determinado momento o período de tiempo, que no hubiese tenido lugar en ausencia de la infracción”*. En otras palabras, a juicio de la SMA, el beneficio económico está conformado por aquellos costos retrasados o evitados y por aquellas ganancias anticipadas o adicionales.

Pues bien, en lo pertinente al cargo formulado, el cual se asocia a una supuesta vulneración de las Zonas Buffer y de Restricción por la construcción del camino V1 e instalación de la antena, la SMA debe concluir que no se ha generado beneficio económico alguno, toda vez que no se retrasaron ni evitaron costos, por una parte, y no se obtuvieron ganancias anticipadas o adicionales por la otra.

b. Existencia de cooperación eficaz

En relación a la concurrencia de la presente circunstancia, se reitera lo ya señalado respecto del Cargo N°1, en cuanto a que es posible dar cuenta de que Alto Maipo ha desplegado, en todo momento, una actitud cooperativa eficaz y fehaciente, para efectos que esta Superintendencia aplique el valor máximo de disminución del Componente de Afectación.

c. Ausencia de intencionalidad en la comisión de la infracción

Finalmente, es del caso hacer presente que, incluso en el evento en que se estime que mi representada ha incurrido en alguna clase de infracción, no ha existido intencionalidad alguna en su actuar, toda vez que esta ha procedido bajo el entendimiento que el camino V1 se encontraba evaluado y autorizado en la evaluación ambiental del proyecto.

4. Cargo N°4: "No se abarcó la totalidad de la superficie requerida para el rescate y relocalización de fauna en el SAM 1"

Sin perjuicio del allanamiento respecto de la configuración del cargo imputado y su clasificación, a continuación, se presentan como descargos que ha existido un simple retraso en el cumplimiento de la obligación, concurriendo determinadas circunstancias que justifican la aplicación de una amonestación por escrito y/o una multa de mínima cuantía, a saber:

- a. Recalificación a leve del cargo formulado, en tanto no se cumplen los criterios para la aplicación de la circunstancia agravante.
- b. Concurrencia de una serie de circunstancias contenidas en el artículo 40 de la LOSMA que motivan aplicar el valor máximo de disminución del Componente de Afectación.

Sobre estos puntos nos referiremos a continuación.

A. Improcedencia de la clasificación del cargo como grave, en tanto no se cumplen los criterios para su aplicación

Se solicita la reclasificación de la infracción a una de carácter leve, según los antecedentes de hecho y de derecho que a continuación se exponen.

De acuerdo a la formulación de cargos, la infracción imputada en el Cargo N°4 se califica como grave, de conformidad a lo dispuesto en la letra e) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA, en atención a que *"En este caso, la empresa habría incumplido la principal medida vinculada a la mantención del hábitat de fauna terrestre durante la fase de construcción del PHAM, y en relación con especies en categoría de conservación, según lo establecido en el considerando 7.2.2.4 de la RCA N°256/2009"*.

Al respecto, cabe indicar, que en el considerando 7.2.2. de la RCA 256/2009, se dispone que *"Respecto de los impactos ocasionados sobre el componente ambiental fauna terrestre, el titular se obliga a implementar las siguientes medidas: (...)"*, para luego en la letra a) del considerando 7.2.2.4. referirse al "Plan de Monitoreo, Rescate y Relocalización de Fauna" que dice relación con el *"Rescate y traslado de individuos de reptiles en los sectores la veranada La Engorda (alto Río Volcán) para las especies: lagartija de El Morado y lagartija de Lo Valdés y lagartija negroverdosa, todas en alguna categoría de conservación, endémicas y de distribución restringida"*.

Ahora bien, considerando que en los años 2014 y 2018 se realizaron campañas de rescate en el Sitio de Acopio de Marina (**"SAM"**) 1, la ejecución parcial de la medida

debe ser ponderada por esta Superintendencia para efectos de descartar que se esté en presencia de un incumplimiento grave de la misma.

Puesto que, constaría un considerable grado de implementación de la medida, que no puede ser desatendido para efectos de estimar la entidad del incumplimiento. Lo anterior, toda vez que la primera campaña realizada el año 2014 abarcó una superficie de 1,4 hectáreas, según se consignó en la misma formulación de cargos, mientras que la segunda campaña, realizada el año 2018, consideró una superficie de 2,03 hectáreas, según se dio cuenta en los Anexos 19 y 20 del PdC, restando la ejecución de la medida solo sobre 0,97 hectáreas respecto de las 4,4 hectáreas que comprende el SAM 1 conforme a la consulta de pertinencia “Optimización del Manejo de Material de Excavación del Proyecto Hidroeléctrico Alto Maipo”¹⁰.

Luego, según se explicó la Minuta de Efectos del Cargo N°4 presentada en el PdC objeto del rechazo, se rescataron 27 ejemplares en una superficie de 3,43 hectáreas, estimándose tan solo 8 individuos de fauna de baja movilidad que podrían haber sido potencialmente afectados con motivo de la no realización del rescate sobre 0,97 hectáreas.

En atención a lo expuesto, es posible descartar un hecho que haya incumplido “gravemente” la medida en análisis, debiendo reclasificarse el Cargo N°4 como una infracción de carácter leve.

B. Valor de Seriedad y Circunstancias que disminuyen el Componente de Afectación

En este apartado se solicita considerar el menor “Valor de Seriedad”, fundado en la identificación de una afectación meramente potencial a los individuos de fauna de baja movilidad, y no un peligro concreto en cuanto a la posibilidad real de ocurrencia como es requerido por la circunstancia de la letra a) del artículo 40 de la LOSMA, referida a “*la importancia del daño causado o del peligro ocasionado*”.

En dicho sentido, la Minuta de Efectos del Cargo N°4 presentada en el PdC objeto del rechazo, con el objeto de aproximarse de alguna manera a los individuos que potencialmente podrían haberse visto afectados por la no implementación de la medida de rescate y relocalización, tomaron en consideración las especies y número de ejemplares identificados en las campañas ejecutadas con anterioridad, para efectos de extraer y distribuir de forma homogénea las especies en la superficie de 0,97 hectáreas que no fue rescatada y relocalizada.

¹⁰ Mediante la Resolución Exenta N°96, de 5 de marzo de 2018, el SEA de la Región Metropolitana se pronunció favorablemente, disponiendo su no ingreso al SEIA.

Asimismo, se solicita tener presente las siguientes circunstancias que disminuyen el Componente de Afectación, aplicables al caso particular:

a. Inexistencia de beneficio económico

En lo pertinente al cargo formulado, el cual se asocia a no abarcar la totalidad de la superficie requerida para el rescate y relocalización de fauna en el SAM 1, la SMA debe concluir que no se ha generado beneficio económico alguno, toda vez que no se retrasaron ni evitaron costos, por una parte, y no se obtuvieron ganancias anticipadas o adicionales por la otra.

En este sentido, la medida se trató primero ante el Servicio Agrícola y Ganadero (“**SAG**”), quien otorgó la autorización, y que luego se ejecutó con fecha 19 y 20 de noviembre de 2018, llevando a cabo las labores de rescate y relocalización de las especies *Lagartija negroverdosa* y *Lagarto de Lo Valdés*, por lo que en nada se han afectado los costos ya internalizados de mi representada.

b. Existencia de cooperación eficaz

En relación a la concurrencia de la presente circunstancia, se reitera lo ya señalado respecto del Cargo N°1, en cuanto a que es posible dar cuenta de que Alto Maipo ha desplegado, en todo momento, una actitud cooperativa eficaz y fehaciente, para efectos que esta Superintendencia aplique el valor máximo de disminución del Componente de Afectación.

Ello, particularmente en cuanto a que Alto Maipo permitió el acceso, facilitó y participó de todas las actividades y visitas inspectivas de la autoridad, entregó en plazo todos los antecedentes requeridos y necesarios para corroborar la conformidad de su actuar con la normativa vigente, y se ha allanado respecto del Cargo N°4.

c. Ausencia de intencionalidad en la comisión de la infracción

Cabe indicar que no ha existido intencionalidad alguna en el actuar de mi representada. La manifestación más evidente es que se tomaron todos los resguardos para tramitar y luego ejecutar a cabalidad la medida en el sector cuestionado.

En dicho sentido, cabe señalar que la primera campaña realizada el año 2014 abarcó una superficie de 1,4 hectáreas, según se consignó en la misma formulación de cargos, mientras que la segunda campaña, realizada el año 2018, consideró una superficie de 2,03 hectáreas, según se dio cuenta en los Anexos 19 y 20 del PdC asociados a las acciones N°21 y N°22 del mismo instrumento, restando la ejecución

de la medida solo sobre 0,97 hectáreas respecto de las 4,4 hectáreas que comprende el SAM 1.

d. Implementación de medidas correctivas

Aun cuando de forma tardía se obtuvo la autorización de la Dirección Regional del SAG RM y se desarrollaron labores de rescate y localización de fauna en el sector de ampliación del SAM N°1, no se verificaron efectos negativos sobre las especies, sino solo una afectación meramente potencial a los individuos de fauna de baja movilidad según consta de la Minuta de Efectos del Cargo N°4.

Al respecto, mediante Resolución Exenta N°794, de 20 de abril de 2018, la Dirección Regional del SAG RM, autorizó al ingeniero agrónomo Juan Pablo Gabella, para la captura de especies de fauna, métodos de captura, sitios de captura y relocalización. En particular, respecto del sector de ampliación del SAM 1, autorizó un área de captura aproximada de 2,03 hectáreas.

Luego, con fecha 19 y 20 de noviembre de 2018, se llevaron a cabo las labores de rescate y relocalización de las especies *Lagartija negroverdosa* y *Lagarto de Lo Valdés*, en un área de 2,03 hectáreas en el sector de ampliación del SAM 1, en conformidad a la autorización otorgada.

Junto con ello, entre el 12 noviembre y el 20 de diciembre de 2018 se llevaron a cabo actividades de seguimiento, dando cuenta que todos los ejemplares rescatados fueron relocalizados, no existiendo mortalidad de los mismos durante el almacenamiento y traslado, así como fueron liberados en el respectivo sitio de relocalización.

Los antecedentes que acreditan lo indicado fueron acompañados en los Anexos 18, 19 y 20 del PdC objeto de rechazo.

Por tanto, cabe concluir que mi representada ha acreditado una conducta posterior positiva mediante la implementación de acciones correctivas.

POR TANTO,

SOLICITO A UD., tener evacuados, dentro de plazo, los descargos respecto de la formulación efectuada mediante la Resolución Exenta N°1/Rol D-020-2023, de 26 de enero de 2023 y, en su mérito, absolver a mi representada de los Cargos N°1 y N°3, y aplicar una amonestación por escrito o la multa mínima que en derecho corresponda para los Cargos N°2 y N°4.

PRIMER OTROSÍ: Se solicita a la SMA tener por acompañados los siguientes documentos:

- Anexo 1: Copia de informe de construcción de bocatoma El Manzano (Anexo 4 del PdC), elaborado por R&Q Ingeniería.
- Anexo 2: Consolidado de antecedentes que acreditan eximente de responsabilidad respecto del Cargo N°1.
- Anexo 3: Informe “Análisis Caudales Río Colorado, Periodo enero 2021-enero 2023”, elaborado por Ve+ Ingeniería SpA (Apéndice 2 de la Minuta de Efectos del PdC).
- Anexo 4: Informe de la implementación de la optimización operacional de la bocatoma El Manzano (Anexo 9 del PdC), elaborado por Alto Maipo SpA.
- Anexo 5: Minuta Diagnóstico de implementación de la reforestación de los Rodales R3 y R4, elaborada por Ecos Chile (Anexo 11 del PdC).
- Anexo 6: Minuta Diagnóstico de implementación de la reforestación del rodal VP5-A, elaborada por ECOS Chile (Anexo 13 del PdC).
- Anexo 7: Minuta Diagnóstico de implementación de la reforestación de los MOD 6, MOD 7 y MOD 9, elaborada por Ecos Chile (Anexo 14 del PdC).
- Anexo 8: Informe de avance de las actividades de mantención de las plantaciones, elaborado por Alto Maipo SpA.
- Anexo 9: Minuta Análisis y estimación de posibles efectos ambientales Cargo N°4, elaborada por Ecos Chile (Anexo 18 del PdC).
- Anexo 10: Figuras asociadas al Cargo N°3.
- Anexo 11: Resolución Exenta N°794/2018, de 20 de abril de 2018, de la Dirección Regional del SAG RM (Anexo 19 del PdC).
- Anexo 12: Informe de labores de rescate y relocalización de fauna (Anexo 20 del PdC).

Los Anexos indicados se encuentran disponibles en el siguiente enlace:
<https://www.dropbox.com/scl/fo/gunrm86pko93br6yrlwkz/AK-oGl27QjinEIXD3UGRxWg?rlkey=a0fj4devfulafjo1fznkcfwuz&st=m0ht2gus&dl=0>

SEGUNDO OTROSÍ: Se solicita a la SMA que, conforme lo dispone el artículo 50 de la LOSMA, tenga presente que mi representada hará uso de todos los medios de prueba admisibles en derecho que procedan durante la instrucción del presente procedimiento.

Juan Carlos Monckeberg Fernández
p. Alto Maipo SpA