

**MAT.:** 1. Formula descargos; 2. Solicita apertura de término probatorio; 3. Acompaña documentos 4. Reserva de prueba.

**ANT.:** 1. Res. Ex. N°1/Rol D-116-2023, de 11 de mayo de 2023, de la Superintendencia del Medio Ambiente; 2. Res. Ex. N°8/Rol D-116-2023, de 6 de octubre de 2025, de la Superintendencia del Medio Ambiente.

Puerto Varas, 16 de octubre de 2025.

Señor

**Daniel Garcés Paredes**

Jefe de División de Sanción y Cumplimiento

Superintendencia del Medio Ambiente

Teatinos N°280, Piso 8, Santiago

Presente

**Atn.: Valentina Varas Fry**, Fiscal Instructor, Departamento de Sanción y Cumplimiento de la Superintendencia del Medio Ambiente

**José Luis Fuenzalida Rodríguez**, en representación de **PROCESADORA DUMESTRE LIMITADA** (“**Dumestre**” o “**Compañía**” o “**Titular**”), RUT. N°77.104.786-6, ambos domiciliados para estos efectos en Decher N°161, comuna de Puerto Varas, Región de Los Lagos, en procedimiento sancionatorio **Rol N° D-116-2024**, vengo en presentar los descargos relativos al hecho infraccional N°1 (“**Formulación de Cargos**” o “**FdC**”) de la Superintendencia del Medio Ambiente (“**SMA**” o “**Superintendencia**”), en virtud del artículo 49 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, cuyo texto fue fijado por el artículo 2° de la Ley 20.417 (“**LO-SMA**”).

Considerando lo resuelto por la SMA en la Res. Ex. N°8/Rol D-116-2023, que reinició el procedimiento sancionatorio respecto del cargo N°1, por este medio vengo en presentar los descargos asociados a dicha imputación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de la LO-SMA. Se solicita que, en definitiva, en razón de los fundamentos de hecho y argumentos de derecho expuestos en el cuerpo de esta presentación, se absuelva a Dumestre respecto del cargo N°1 de la FdC o, en su defecto, se aplique la mínima sanción que en derecho corresponda, conforme al mérito del proceso.

## **I. RESUMEN DE LOS DESCARGOS**

En el presente acápite se resumen los fundamentos de hecho y argumentos de derecho que sustentan estos descargos, para el solo efecto de facilitar su entendimiento, no pretendiendo en modo alguno limitar el sentido y alcance de las alegaciones que a lo largo de este escrito se desarrollan en extenso:

- a) El hecho infraccional imputado obedece a satisfacer las necesidades de estabilidad y capacidad de soporte que fueron requeridas por la calidad arcillosa del suelo, que se presentaron durante la fase de construcción de las obras. Parra ello se atendió a canteras adicionales que se encontraban autorizadas, cerca del radio urbano, y permitían el uso de rutas autorizadas en la fase de operación.
- b) No se configura respecto del Cargo N°1 el supuesto de incumplimiento grave de medida, por centralidad, permanencia en el tiempo y grado de implementación, del artículo 36 N°2 letra e) de la LO-SMA. El principal flujo vehicular del Proyecto está previsto para la fase de operación y, además, existen un conjunto de acciones establecidas para resguardar la libre circulación, que han sido oportunamente implementadas. El incumplimiento imputado fue acotado en el tiempo y no subsiste desde hace 4 años, incluso antes de la fecha de la FdC.
- c) Respecto de ambos cargos de la FdC, no concurren circunstancias agravantes de responsabilidad para efectos de determinar la sanción conforme al artículo 40 de la LO-SMA y, en cambio, concurren circunstancias que justifican disminuir la cuantía de esta, debiendo ser ponderadas conforme al deber de objetividad en los procedimientos administrativos.
  - (i) En cuanto a la circunstancia de la letra a), el hecho materia de los descargos no ha generado un daño o peligro a componentes ambientales ni de otro tipo. Se descartan efectos en materia de vialidad (manteniendo la ruta un nivel de servicio A), lo que es consistente con que se utilizaron las mismas rutas autorizadas para la fase de operación respecto de las cuales la evaluación ambiental.  
En cuanto a la circunstancia de la letra b) el hecho materia de los descargos no ha generado afectación a la salud de la población, en tanto se descartan efectos en emisiones atmosféricas.
  - (ii) En cuanto a la circunstancia de la letra c), el hecho materia de descargos no ha generado beneficio económico, por el contrario, ha implicado un costo adicional para el Titular, el que, adicionalmente, ha asumido el costo de acciones correctivas de retorno al cumplimiento.
  - (iii) En cuanto a la circunstancia de la letra d), la administración actual de Australis, con toma de control efectivo desde junio de 2022, asumió funciones con posterioridad al término del hecho infraccional, al cierre de la fase de construcción.
  - (iv) En cuanto a la circunstancia de la letra e) la Unidad Fiscalizable no cuenta con procesos sancionatorios anteriores.
  - (v) En cuanto a la circunstancia de la letra f), la situación económica y financiera del Grupo Australis, al que pertenece la Planta Dumestre, se ha visto mermada sustancialmente con

motivo del Ajuste Global de Producción adoptado por la administración actual desde el año 2022 a la fecha.

- (vi) En cuanto a la circunstancia de la letra g) el PdC aprobado se ha mantenido en ejecución a la fecha, con un avanzado grado de implementación.
- (vii) En cuanto a la circunstancia de la letra h), el hecho materia de estos descargos, en base a los antecedentes del procedimiento sancionatorio, no ha causado detrimento material a ningún área silvestre protegida del Estado ni ha vulnerado su objeto de protección.
- (viii) Por último, en cuanto a la circunstancia de la letra i) del artículo 40 de la LO-SMA:
  - El Titular ha demostrado colaboración en el presente procedimiento.
  - El Titular ha implementado acciones correctivas.

## II. ANTECEDENTES DEL PROCESO DE SANCIÓN Y DE LA FORMULACIÓN DE CARGOS

### 1. DEL PROYECTO Y LA UNIDAD FISCALIZABLE “PLANTA PROCESADORA DE RECURSOS HIDROBIOLÓGICOS PUERTO DEMAISTRE”

Procesadora Dumestre, parte del **Grupo Australis** conformado para estos efectos por Australis Mar S.A. y sus filiales y relacionadas, es titular del proyecto “*Planta Procesadora de Recursos Hidrobiológicos Puerto Demaistre, Canal Señoret, Puerto Natales*”, (“**Proyecto**”), cuya Declaración de Impacto Ambiental (“**DIA**”) fue calificada favorablemente en lo ambiental mediante la Resolución Exenta N°008, de 15 de enero de 2019 (“**RCA N°8/2019**” o “**RCA**”), de la Comisión de Evaluación de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena (“**COEVA**”).

Conforme consta en la RCA, el Proyecto consiste en la construcción y operación de una planta de procesamiento de 71.280 toneladas anuales de especies salmónidas. Tal como se indica en la RCA, la construcción y operación de la planta procesadora se encuentra ubicada en la ruta Y-340, Km 1,1, comuna de Natales, provincia de Última Esperanza, Región de Magallanes y la Antártica Chilena, dentro de un predio privado de una superficie aproximada de 7 hectáreas, en un sector con alta presencia industrial e infraestructura de la comuna de Puerto Natales (bodegas logísticas, planta de tratamiento de aguas servidas, canteras de áridos, central de generación termoeléctrica, vertedero de la comuna, muelle, entre otros).

### 2. DE LA FORMULACIÓN DE CARGOS Y EL PRESENTE PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

La Superintendencia formuló cargos a Dumestre respecto de los siguientes hechos, ocurrido a su juicio durante la fase de construcción del Proyecto, desarrollada entre el 3 de abril de 2019 y el 3 de diciembre de 2022:

**Tabla 1:** Cargos formulados en Res. Ex. N°1/Rol D-116-2023

Hechos Infraccionales	Gravedad
Utilización de rutas no autorizadas en la RCA N°8/2019, para el transporte de áridos, realizando viajes no evaluados de camiones tolva por la Ruta 9, la Ruta Y-340 y la costanera de la ciudad de Puerto Natales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grave, por contravenir las disposiciones pertinentes y que alternativamente incumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos del proyecto o actividad de acuerdo a lo previsto en la respectiva RCA (artículo 36 N°2 letra e) de la LO-SMA).</li> </ul>
Intervención de aproximadamente 1,3 ha adicionales a las autorizadas en la RCA N°8/2019 para emplazar instalaciones de faena y efectuar acopio de materiales fuera de los deslindes del predio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leve, por tratarse de un hecho, acto u omisión que contravenga cualquier precepto o medida obligatoria y que no constituya una infracción gravísima o grave (artículo 36 N°3 de la LO-SMA).</li> </ul>

**Fuente: R.E. N°1/Rol D-116-2023**

Frente a esta Formulación de Cargos, con fecha 2 de junio de 2023, Dumestre presentó un Programa de Cumplimiento (“**PdC**”), de acuerdo con lo señalado en el artículo 42 de la LO-SMA y en el Reglamento sobre Programas de Cumplimiento, Autodenuncia y Planes de Reparación, aprobado por el Decreto Supremo N°30/”012, del Ministerio del Medio Ambiente (“**Reglamento**”).

Dicho PdC fue objeto de observaciones por parte de la SMA mediante la Resolución Exenta N°3/Rol D-116-2023, las cuales fueron abordadas con la presentación de una versión refundida del PdC de fecha 25 de septiembre de 2023. Esta versión fue objeto de nuevas observaciones mediante Resolución Exenta N°5/Rol D-116-2023, existiendo una segunda versión refundida del PdC de fecha 15 de diciembre de 2023.

Las acciones incorporadas al PdC en su segunda versión refundida, en resumen, son las siguientes:

**Tabla N°2:** Acciones PDC Refundido (segunda versión)

Cargo	N°	Acción
1	1	Elaboración e implementación de “Instructivo de Traslado de Insumos y Producto Terminado”
	2	Control de flujo de entrada y salida de camiones al Proyecto
	3	Instalación de señalética vial en Ruta Y-340, previa solicitud y aprobación de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas
	4	Elaboración de propuesta de mejora de seguridad vial en la intersección de la Ruta 9, Avenida Pedro Montt y Camino a Puerto, aprobación por parte de la I. Municipalidad de Puerto Natales, e implementación de dicha propuesta
	5	Humectación de sector estacionamientos y camino aledaño al sector sur del Proyecto para reducir emisiones de material particulado

Cargo	Nº	Acción
2	6	Retiro de materiales, limpieza y cercado de 0,91 hectáreas de las 1,3 intervenidas, objeto de la Formulación de Cargos correspondientes a los sectores “B1” y B2”
	7	Instalación de señalética dentro del Proyecto y en el sector “A”, que indique inhabilitación de su uso para cualquier fin asociado al Proyecto
	8	Realización de labores de mantención de la limpieza realizada en los sectores “B1” y “B2”
	9	Retiro de restos materiales, realización de actividades de limpieza y cercamiento en el área intervenida, denominada Sector “A”

**Fuente:** Elaboración propia

Luego de la señalada iteración entre las distintas versiones del PdC y las observaciones realizadas por la SMA, con fecha 5 de marzo de 2024, la SMA dictó la Resolución Exenta N°7/Rol D-116-2023, que aprobó el PdC refundido presentado por Dumestre (“**Resolución Aprobatoria**”), por medio de la cual la Superintendencia constató el cumplimiento de los criterios de integridad, eficacia y verificabilidad, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 9 del Reglamento.

El PdC aprobado fue cargado en la Plataforma de Seguimiento de Programas de Cumplimiento (“**SPDC**”), el cual fue validado por la Autoridad. Con fecha 04 de abril de 2024 se cargó en la plataforma el reporte inicial de las acciones ejecutadas y en ejecución asociadas a los cargos N°1 y N°2. Posteriormente, conforme a la periodicidad considerada en la plataforma, en paralelo a la ejecución de las acciones comprometidas para ambos cargos, se fue reportando el estado de cumplimiento de las acciones del PdC, mediante el envío de los siguientes reportes de avance del PdC. A la fecha se han enviado 5 reportes de avance (el último fue cargado el 06-09-2025), en el plazo y la forma comprometida.

### 3. DE LA IMPUGNACIÓN JUDICIAL DE LA RESOLUCIÓN APROBATORIA DE LA SMA

En contra de la Resolución Aprobatoria del PdC, se dedujo recurso de reclamación en virtud de lo dispuesto por el artículo 17 N°3 de la Ley N°20.600, solicitando que esta se deje sin efecto y se proceda a dar curso al procedimiento sancionatorio respecto del cargo “grave” (“**Cargo N°1**”).

Con fecha 31 de enero de 2025 el Ilustre Tercer Tribunal Ambiental resolvió acoger la reclamación (R-9-2024), anulando parcialmente la resolución reclamada sólo en cuanto tuvo aprobado el PdC respecto del cargo N°1, y se ordena a la SMA que dicte la resolución que corresponda para proseguir la tramitación del procedimiento administrativo sancionador.

Posteriormente, el Titular interpuso un recurso de apelación ante la Ilustre Corte de Apelaciones de Valdivia, contra la sentencia del Tercer Tribunal Ambiental que acogió la Reclamación, solicitando enmendar la sentencia y que se disponga el rechazo de la reclamación en contra de la resolución de la SMA que aprobó el PdC Refundido presentado.

Finalmente, el 1 de agosto de 2025, la Ilustre Corte de Apelaciones resolvió el recurso de apelación deducido por el Titular, rechazándolo y confirmando la sentencia del Ilustre Tribunal Ambiental. Posteriormente, la SMA dictó la Resolución Exenta N°8 precedentemente singularizada, que reinició el procedimiento sancionatorio respecto del cargo N°1.

Con todo, considerando, por una parte, que esta resolución fue dictada en octubre de este año, mientras que el PdC fue aprobado en marzo de 2024 y por otra, la disposición al cumplimiento del Titular, el PdC Refundido siguió ejecutándose y reportándose, respecto de ambos cargos, tal como desarrolla en el cuerpo de este escrito.

### III. DESCARGOS RESPECTO DE LOS HECHOS QUE SE ESTIMAN CONSTITUTIVOS DE INFRACCIÓN

A continuación, se exponen las alegaciones de Dumestre, en relación con la calificación de gravedad de los hechos imputados del artículo 36 N°2 de la LO-SMA, y la ausencia de circunstancias que incrementan la responsabilidad, junto con acreditar aquellas que la disminuyen conforme al artículo 40 de la LO-SMA.

#### 1. RESPECTO DEL HECHO INFRACCIONAL

Para realizar las actividades de construcción de la Planta Dumestre se consideró en la evaluación ambiental del Proyecto la utilización de áridos como mejoramiento de bases de fundaciones y pavimentos exteriores, a ser extraídos de una cantera autorizada. La cantera inicialmente contemplada corresponde al pozo de extracción de áridos de propiedad del Sr. Ricardo Helmer, que está ubicado en un sector aledaño al de emplazamiento del Proyecto.

Previo al inicio de la fase de construcción del proyecto, se realizó un estudio de Mecánica de Suelos del Terreno de emplazamiento de la Planta que dio como resultado el informe: “*Construcción Planta Procesos ONA, Puerto Natales*” elaborado por la Consultora Geotecnia Patagonia en noviembre de 2018 adjunto en **Anexo 1.1**. Dicho estudio tuvo como objetivo identificar las características geotécnicas del subsuelo, para definir la profundidad de fundación, estimación de la capacidad de soporte admisible del suelo de fundación, coeficiente de balasto, sistema de mejoramiento de suelo y se entregan las especificaciones técnicas generales para la ejecución de las excavaciones y tratamiento de sellos de fundación.

La caracterización del terreno descrita en la sección 6 del Informe de Mecánica de Suelos identificó la presencia de arenas limosas y sueltas y arcillas de consistencia blandas a media, las cuales tienen una baja capacidad de soporte y pueden generar asentamientos no deseados en las en las edificaciones, producto del fenómeno de consolidación primaria.

De esta forma, en la sección 13.2.2. del Informe de Mecánica de Suelos, se propuso para las obras de menor envergadura la realización de un mejoramiento de suelos, para lo cual sería necesario realizar una excavación y rellenar con material seleccionado compactado. En virtud de lo anterior, en la sección 13.4. se especifica que **todos los rellenos que se utilicen en el Proyecto deben ejecutarse con el material que se indica**. En esa misma sección se describen las condiciones que debe cumplir el material de relleno, considerando el tipo de material, sus límites granulométricos y el porcentaje requerido de Poder de Soporte California (CBR por sus siglas en inglés *California Bearing Ratio*), esto, **para asegurar la capacidad de soporte requerida**.

Es por lo anterior que, en enero de 2019, se realizaron estudios geotécnicos en el pozo de extracción de áridos de propiedad del Sr. Helmer, para determinar si el material de dicho pozo cumplía con las exigencias y especificaciones técnicas establecidas en el Informe de Mecánica de Suelos del Proyecto.

Los resultados de dichos estudios se consolidaron en el Informe Geotécnico “Proyecto: “Estudio Geotécnico De Pozo Empréstito, Sr. Ricardo Helmer Para Planta De Procesos ONA, Puerto Natales, XIIª Región”, elaborado por Asesorías Geotecnia Patagonia Ltda., en enero de 2019, el que se adjunta en **Anexo 1.2**. El estudio geotécnico, consiste básicamente en analizar el material del pozo existente y determinar las características geotécnicas generales del terreno colindante mediante la ejecución de calicatas<sup>1</sup>. Dicho informe concluyó que:

*“De lo anterior, se puede decir, que el pozo actual de Helmer, posee un material o suelo granular (GP) que cumple la exigencia del Informe de Mecánica de Suelos, **pero en poca cantidad**, lo que se refleja en el bajo espesor de la arena con grava detectada en la Zona 1, que varía entre 0.60 y 1.60 m de espesor, puesto que en el estrato 3 de esta zona, se detectó una arcilla profunda, no apta para utilizar como material de relleno. Finalmente, en la Zona 2, si bien es cierto, la profundidad del estrato arenoso, supera los 2.50 m, las muestras analizadas no cumplen la banda granulométrica ASTM exigida, por lo que requiere ser mezclada para cumplir con lo requerido.”*

***Como recomendación general, se puede decir, que el pozo actual de Helmer, aún puede ser explotado y ampliarse hacia la Zona 2, pero se deberá mezclar el material para seleccionar y producir un material granular que cumpla con la exigencia del Informe de Mecánica de Suelos”<sup>2</sup> (énfasis propio)***

De esta forma, según lo informado en el análisis geotécnico, si bien la cantera de extracción de Helmer **contenía material que cumple con las exigencias del Informe de Mecánica de Suelos, dicho material se presenta en baja cantidad**, por lo que era necesario mezclar el material extraído para seleccionar y producir un material que cumpliera con las exigencias del Informe de Mecánica de Suelos y que permitiera asegurar la capacidad de soporte requerida para la construcción del Proyecto.

En ese contexto, considerando que el material de la cantera de Helmer era apto para el relleno, este fue utilizada durante la primera parte de la construcción, siendo mezclado con material de la misma cantera.

No obstante, en la medida en que avanzaron las obras de construcción, se hizo **necesario mezclar el material con áridos de otras canteras para cumplir con las especificaciones técnicas requeridas**.

Considerando lo anterior, fue indispensable la compra de áridos provenientes desde sitios adicionales, priorizando el origen de estos dentro de la misma comuna de Natales, para mezclarlos con el material de la cantera de Helmer. Para la definición de los sitios adicionales se identificaron canteras que se encontraran autorizadas, cercanas al radio urbano, que permitieran utilizar las rutas autorizadas para el Proyecto (en su fase de operación). De esta manera se identificaron 3 canteras disponibles (cantera

---

<sup>1</sup> Sección 1. Informe Geotécnico “Proyecto: “Estudio Geotécnico De Pozo Empréstito, Sr. Ricardo Helmer Para Planta De Procesos ONA, Puerto Natales, XIIª Región

<sup>2</sup> Párrafos III y IV de la Sección 6 de Conclusiones del Informe Geotécnico “Proyecto: “Estudio Geotécnico De Pozo Empréstito, Sr. Ricardo Helmer Para Planta De Procesos ONA, Puerto Natales, XIIª



Oswaldo Mecías, Zúñiga y Arimaq). Las autorizaciones correspondientes a cada una se adjuntan en **Anexo 1.3**.

Por su parte, como se ha señalado, la ruta utilizada por los camiones para llevar los áridos hasta la Planta, corresponde a la ruta considerada en la evaluación ambiental para la construcción y operación del Proyecto, esto es **Pedro Montt - Almirante Latorre - Los Arrieros - Ruta Y-340**. Lo anterior se aprecia en la Figura 1 a continuación.

**Figura 1:** Rutas de ingreso de áridos.



**Fuente:** Anexo 4 de Escrito de Respuesta de 06 de julio de 2021 a Resolución Exenta MAG N° 042 de fecha 25 de junio de 2021.

## **2. CON RELACIÓN A LA CALIFICACIÓN DE GRAVEDAD DEL CARGO N°1 DE LA FDC: NO SE JUSTIFICA LA CALIFICACIÓN DE GRAVEDAD ASOCIADA A LA CAUSAL DEL ARTÍCULO 36 N°2 LETRA E) DE LA LO-SMA**

La Superintendencia califica la infracción imputada como grave de acuerdo con lo dispuesto en el literal e) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, esto es, por estimar que se trata del *“incumplimiento grave de una medida para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva RCA”*, en base a lo señalado en los Cons. N°13 de la Formulación de Cargos.

No obstante, en dichos Considerandos la Superintendencia se limita a citar los Informes de Fiscalización Ambiental y lo señalado por el artículo 36 N°2 letra e) de la LO-SMA, para luego, en el Considerando N°13 mencionar los potenciales efectos que pudiese generar el desarrollo de las actividades de transporte sobre rutas públicas. En este sentido, es pertinente señalar desde ya que la justificación en abstracto de la calificación de gravedad no implica que ésta esté debidamente justificada ni fundamentada, dado que no se expresa para el caso concreto cómo, a raíz del hecho infraccionario descrito, se podría generar una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de



desplazamiento de la comunidad de Puerto Natales, lo que es determinante para configurar el supuesto descrito por la norma (incumplimientos graves de la medida en cuestión).

Esta omisión en la fundamentación de la gravedad de la infracción imputada no es irrelevante, toda vez que, para este propósito, la SMA ha desarrollado ciertos criterios que sirven para sustentar la calificación de la gravedad indicada en el artículo 36 N°2 letra e) de la LO-SMA y, con ello, **determinar la entidad del incumplimiento de las medidas**. Estos criterios son: **(i)** la centralidad o relevancia de la medida incumplida, en relación con el resto de las medidas que se hayan dispuesto en la RCA para hacerse cargo del correspondiente efecto identificado en la evaluación; **(ii)** la permanencia en el tiempo del incumplimiento; y **(iii)** el grado de implementación de la medida, es decir, el porcentaje de avance en su implementación.<sup>3</sup>

En este sentido, corresponde aplicar estos criterios en lo pertinente, la centralidad de la medida, la duración del incumplimiento y, consecuentemente, la implementación de medidas de corrección de la situación de incumplimiento.

## 2.1. Centralidad de la medida

En cuanto a la **centralidad de la medida**, conforme al considerando 6.3 que se estima infringido, este establece que *“El mayor flujo vehicular se desarrollará en la etapa de construcción del proyecto durante la actividad de transporte de escarpe, material de excavación y ripio, al respecto, esta actividad se realizará por un camino interno que conectará el Proyecto con el empréstito en forma directa (distante a tan solo 500 m aproximadamente), sin hacer uso de los caminos públicos de la comuna de Natales (ruta Y -340), por lo tanto, el tránsito de los vehículos destinados a estas actividades **no generará impacto alguno sobre los caminos y la comunidad de Puerto Natales**. El Proyecto en evaluación **no prevé la restricción de la libre circulación, por la Ruta Y -340**, considerando el tránsito de maquinaria y camiones tanto en la construcción como operación del Proyecto, por la Ruta Y -340 que corresponde a un camino público y acceso directo al Proyecto”*.

Por consiguiente, la exigencia que se estima infringida tiene por objeto resguardar el tránsito de vehículos y la libre circulación.

Sobre el particular, es preciso considerar, primero, que el mayor flujo vehicular del Proyecto se contempla durante la fase de operación, no de construcción.<sup>4</sup>

Sin perjuicio de lo anterior, con el objeto de resguardar la libre circulación el Proyecto considera un **conjunto de medidas**, que complementan a la que es objeto de estos descargos, que se listan a continuación, junto con antecedentes que en general dan cuenta de su implementación.

---

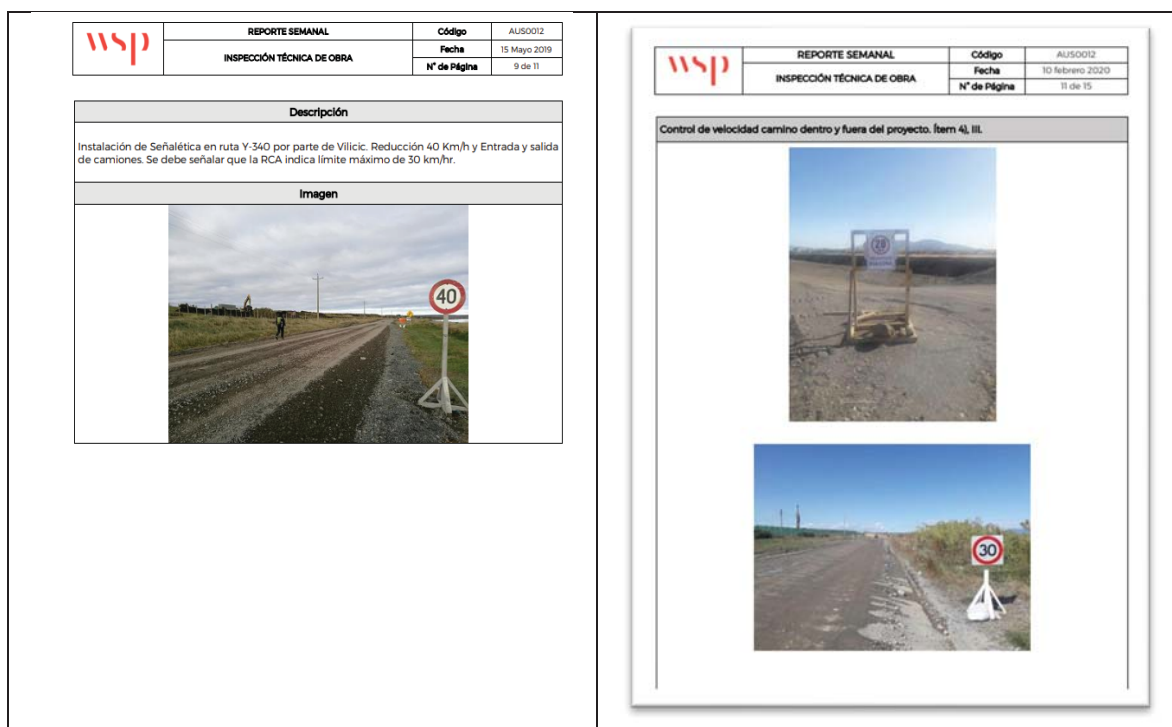
<sup>3</sup> HUNTER AMPUERO, Iván. *Derecho Ambiental Chileno*, Tomo II Régimen Sancionatorio y de incentivos al cumplimiento, protección de la biodiversidad y área protegidas, y delitos ambientales, Ediciones DER, 2024, páginas 31, 33 y 34, citando lo razonado por el Ilustre Tercer Tribunal Ambiental en la sentencia Rol R-15-2015, de 5 de febrero de 2016, caratulada “Eagon Lautaro S.A. con Superintendencia del Medio Ambiente”.

<sup>4</sup> Análisis Vial y Operacional de Vías de Acceso, Adenda Complementaria: “Del flujo observado entregado por el mandante, se puede concluir que en la etapa de operación el flujo anual es mayor que en la etapa de construcción y además el ciclo de vida del proyecto se desarrolla en su mayoría en esta etapa, por lo tanto, **resulta conveniente analizar la fase operativa, dado que el objetivo de la modelación es ver cómo influye el proyecto en la peor situación esperada para el proyecto**”, pg.3

- a. **Restricción de velocidad.** Durante las fases de construcción y operación el Titular generará medidas de seguridad y control que permitan que los vehículos utilizados generen menores grados de perturbación, como es el caso de restringir las velocidades máximas (considerando N°9.1, RCA).

Para estos efectos durante la fase de construcción se instalaron letreros reguladores de velocidad como se aprecia a modo referencial en las figuras a continuación. Lo anterior fue constatado igualmente por la SMA en el IFA DFZ-2021-435-XII-RCA (“**IFA**”)⁵□

**Tabla 3:** Fotografías que dan cuenta de la señalética instalada en 2019, 2020 y 2021 (de izquierda a derecha)



5 IFA, pg. 71: “...además de observar la presencia de dos señaléticas que indicaban límite máximo de velocidad de 30 km/h, ubicadas respectivamente al norte y al sur de la planta (ver **Fotografías 16 y 17**).”

	REPORTE SEMANAL	Código	AUS0012
	INSPECCIÓN TÉCNICA DE OBRA	Fecha	09/06/2021
		N° de Página	Página 11 de 14

Punto 4.III.1 Control de velocidad
Se verifica señalética de control de velocidad sector sur-norte y norte-sur.





**Fuente:** Elaboración propia a partir de los informes semanales de inspección de las obras de construcción de WSP.

Para la fase de operación se encuentra en tramitación la aprobación de un proyecto definitivo de señalética en la Ruta Y-340 como se detalla en la sección 3.9.2. del Título III de este escrito.

- b. **Implementación de estándares de conducción.** Durante las fases de construcción y operación el Titular generará medidas de seguridad y control que permitan que los vehículos utilizados generen menores grados de perturbación, como es el caso de cumplir con estándares altos de conducción (considerando N°9.1, RCA).

Para implementar estos altos estándares de conducción se contrataron empresas especialistas con amplia experiencia en el mercado, a las cuales se les impartieron capacitaciones en temáticas ambientales que incluyeron aspectos de conducción asociados a emisiones, ruido, velocidad, flujo. Lo señalado fue constatado por la SMA en el IFA que señala:

*“Cabe indicar que en su mayoría, las capacitaciones trataron temas asociados a la evaluación ambiental del proyecto, monitoreos, cumplimiento ambiental normativo, compromisos voluntarios, protección del cauce, manejo de residuos/ sustancias peligrosas y especies en categoría de conservación.”*

*En base a los antecedentes descritos, se concluye que el titular ha realizado un programa continuo de capacitación al personal en temáticas ambientales relacionadas con las faenas vinculadas al proyecto, las cuales han incluido temas generales de conservación de especies silvestres.”<sup>6</sup>*

- c. **Humectación de caminos.** Durante las fases de construcción y operación el Titular generará medidas de seguridad y control que permitan que los vehículos utilizados generen menores grados de perturbación, en caso de ser necesario, se humectará el camino para evitar levantamiento de material particulado, específicamente para la ruta Y-340 (considerando N°9.1, RCA).

Sin perjuicio de los registros de humectación de caminos acompañados a la SMA durante la fase de construcción, consta en el Anexo 9 del IFA asociado al presente procedimiento sancionatorio el pronunciamiento del Director Regional de Vialidad emitido con fecha 21 de abril de 2021, en el que respecto del seguimiento de la humectación de la ruta Y-340 señala: *“se concluye que el titular ha cumplido con realizar actividades periódicas de humectación en la ruta Y-340.”* Lo anterior es constatado igualmente por la SMA, en el mismo IFA.<sup>7</sup>

Adicionalmente en el marco del PdC aprobado, el Titular ha continuado con la humectación de la ruta incorporando un tramo adicional, conforme se detalla en la sección 3.9.2. del Título III de esta presentación.

- d. **No obstaculización del tránsito para la festividad San Sebastián.** Suspensión (fase de construcción) y disminución (fase de operación) de actividades que hacen uso de la Ruta Y-340, durante la festividad religiosa de San Sebastián con el objeto de *“no obstaculizar el tránsito por la ruta en la fecha de la festividad”* (considerando N°9.8, RCA).

Para acreditar la correcta implementación de esta exigencia, a modo referencial se acompañan registros que dan cuenta de la no ejecución de actividades el 20 de enero (fecha de la festividad) de 2020, 2021 y 2022.

**Tabla N°4:** Registros asociados a la no ejecución de actividades el 20 de enero (fecha festividad) años 2020, 2021 y 2022.

---

<sup>6</sup> IFA pg. 32

<sup>7</sup> IFA pg. 71: De la información antes mencionada se observa que el titular ha mantenido un adecuado registro de las actividades diarias de humectación

wsp		REPORTE SEMANAL	Código	AUS0012
		INSPECCIÓN TÉCNICA DE OBRA	Fecha	25/01/2021
			N° de Página	Página 16 de 21
<p>Uso de la ruta en festividad de San Sebastián (20 enero). Durante el día 20.01.20 no se realizaron actividades asociadas a la construcción de la planta. Se realiza registro fotográfico en diferentes sectores del proyecto.</p>  <p>20 ene. 2020 10:02:17 Y-340 Puerto Natales Ultima Esperanza Magallanes y la Antártica Chilena</p> <p>Uso de la ruta en festividad de San Sebastián (20 enero). Durante el día 20.01.20 no se realizaron actividades asociadas a la construcción de la planta. Se realiza registro fotográfico en diferentes sectores del proyecto.</p>  <p>20 ene. 2020 14:36:24 Y-340 Puerto Natales Ultima Esperanza Magallanes y la Antártica Chilena</p>				
<p>Punto 4.III.6 Suspensión de actividades asociadas a la obra</p> <p>Se realiza seguimiento de la suspensión de las actividades del proyecto debido a la peregrinación de San Sebastián.</p>  <p>20 ene. 2021 11:05:05 PM 18° 07' 34" 4264068 Y-340 Puerto Natales Ultima Esperanza Magallanes y la Antártica Chilena</p>  <p>20 ene. 2021 11:05:05 PM 18° 07' 34" 4264068 Y-340 Puerto Natales Ultima Esperanza Magallanes y la Antártica Chilena</p>				
 <p>20 ene. 2022 18° 6' 73' 450 4264067 Y-340 Puerto Natales Ultima Esperanza Magallanes y la Antártica Chilena</p>  <p>20 ene. 2022 18° 6' 73' 448 4264059 Y-340 Puerto Natales Ultima Esperanza Magallanes y la Antártica Chilena</p>				

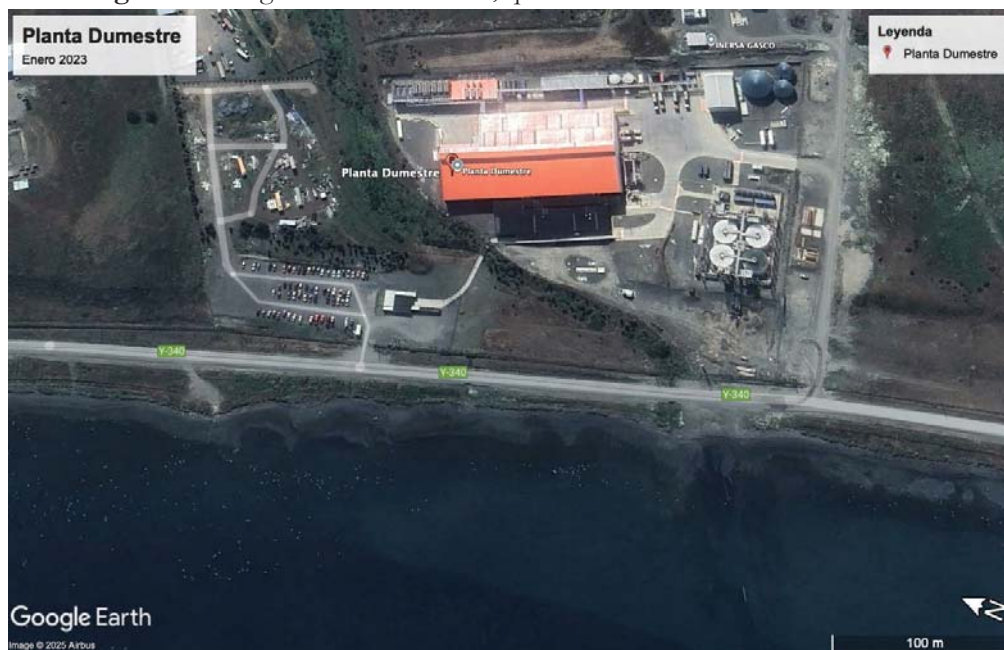
**Fuente:** Elaboración propia a partir de los informes semanales de inspección de las obras de construcción de WSP.

- e. **Materialización Convenio Municipalidad Puerto Natales para Mejoras en ruta.** Materialización de un convenio entre el Titular y la Municipalidad, referente a la implementación de mejoras en la ruta a utilizar por los vehículos del Proyecto (considerando 9.10, RCA). El estado del proyecto de mejoras en la ruta se desarrolla en la sección 3.9.2.del Título III de este escrito.

- f. **Disposición de ductos subterráneos.** Con respecto a las actividades realizadas en el sector playa, la infraestructura complementaria del proyecto no impedirá el acceso a la playa y/o la extracción de algún recurso, ya que los ductos asociados al Proyecto se dispondrán de manera subterránea a lo largo del sector de playa. La influencia de esta infraestructura complementaria del Proyecto estará restringida netamente a la etapa de instalación de los ductos, por un periodo determinado y limitado. Por lo anterior, durante la operación del Proyecto, no se prevé el impedimento de acceso a la playa, existiendo siempre un libre tránsito, sin obstaculizar las actividades que allí se desarrollan. (considerando N°6.3, RCA).

Conforme a lo indicado, durante la fase de construcción los ductos fueron enterrados, de manera que actualmente existe libre tránsito en la ruta. En la imagen a continuación es posible apreciar los ductos enterrados conforme a lo requerido.

**Figura 2:** Fotografía satelital Planta, que da cuenta del estado de los ductos



**Fuente:** Elaboración propia desde Google Earth. Fecha de imágenes obtenidas de la plataforma: 16/01/2023

- g. **Mantención de Libre circulación Y-340.** El Proyecto en evaluación no prevé la restricción de la libre circulación, por la Ruta Y-340, considerando el tránsito de maquinaria y camiones tanto en la construcción como operación del Proyecto, por la Ruta Y-340 que corresponde a un camino público y acceso directo al Proyecto. (considerando N°6.3, RCA).

El Titular ha mantenido en todo momento la libre circulación de la ruta Y-340. En efecto, sin perjuicio del cargo formulado, la SMA no ha constatado ni imputado restricciones a la libre circulación de la ruta.



- h. **Cambio de recorrido por descarga Navimag.** Cuando se encuentre el transbordador Navimag realizando labores de descarga en el puerto (dos veces por semana) el recorrido será el siguiente: Pedro Montt - Ladrilleros - Pedro Montt - Almirante Latorre - Los Arrieros - Ruta Y-340. (considerando N°6.3, RCA).

Conforme a lo señalado precedentemente, el Titular ha impartido capacitaciones a los contratistas, tanto de la fase de construcción como operación, que incluyen los compromisos que en materia de transporte se asumieron durante la evaluación ambiental, cuya ejecución fue constatada por la SMA.

- i. **Uso de salmoducto para el ingreso de la materia prima.** Para el ingreso de los peces que serán procesados por la Planta se prevé utilizar como medio principal la descarga a través de salmoducto desde embarcaciones tipo wellboats restringiendo el uso de camiones sólo a los períodos en que las condiciones de navegación u operación del salmoducto no permitan el libre tránsito de las embarcaciones o uso de este. Dicha situación corresponderá a una situación de contingencia por problemas climáticos, en dichos casos, estimados en un máximo de 6 días al año, se proyecta un flujo de 13 viajes diarios destinados a transportar la materia prima para abastecer la planta procesadora. (considerando N°6.3, RCA).

Conforme a lo estipulado, la Planta cuenta con un salmoducto para el ingreso de la materia prima, cuyos permisos y autorizaciones fueron verificados en distintas secciones de la IFA.

- j. **Ajuste de flujos viales.** El Proyecto ajustó los flujos viales proyectados tanto para la fase de construcción como la de operación del mismo, en conformidad con lo dispuesto en la Ordenanza Municipal.

Se reitera en este sentido lo señalado precedentemente, referido a que el Titular ha impartido capacitaciones a los contratistas, tanto de la fase de construcción como operación, que incluyen los compromisos que en materia de transporte se asumieron durante la evaluación ambiental, incluido el cumplimiento de la Ordenanza Municipal en lo pertinente, cuya ejecución fue constatada por la SMA.

Como se puede apreciar, **la medida no es central al objeto de protección** de la exigencia, en tanto se cuenta un conjunto de medidas implementadas al efecto. Lo anterior es consistente con el hecho que se estime el nivel de servicio de la intersección en **nivel de servicio A**, esto es que **representa una circulación a flujo libre** conforme se desarrolla en la sección 3.1.1. del título III a continuación.

## **2.2. Permanencia en el tiempo**

En lo que se refiere a la **permanencia en el tiempo** del incumplimiento imputado, este fue acotado en el tiempo. Si bien el transporte se extiende entre agosto de 2019 a junio de 2021, lo cierto es que en el intertanto la pandemia redujo de manera importante los flujos asociados a la fase de construcción, más aún, la fase de construcción tuvo un periodo de paralización entre el 11 de septiembre al 16 de noviembre del 2020, según fue informado a la Oficina Regional de la SMA en Magallanes el 23 de noviembre del mismo año. El incumplimiento imputado no subsiste desde hace 4 años (desde junio 2021) incluso previo

a la FdC. Por el contrario, se han implementado mecanismos de control de flota, conforme al PdC aprobado, que restringe la circulación solo por rutas autorizadas.

### **2.3. Grado de implementación**

Finalmente, en relación con el grado de implementación, como se ha señalado, se han implementado oportunamente un conjunto de medidas en resguardo del bien jurídico protegido, las que han resultado suficientes para mantener el nivel de servicio de las rutas utilizadas por el Proyecto.

### **2.4. Conclusión**

**En consecuencia**, no se configura en la especie ninguno de los criterios que permiten configurar una infracción grave de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 36 N° 2 letra e) de la LO-SMA, no concurren, plausiblemente, elementos de juicio para calificar la infracción como grave, a título de incumplimiento grave de medida, ya que la medida no es central para el cumplimiento del objetivo protegido. Así, estas circunstancias debieran ser ponderadas para recalificar el hecho infraccional como leve.

## **3. CON RELACIÓN A LAS CIRCUNSTANCIAS DEL ARTÍCULO 40 DE LA LO-SMA, EL CASO MATERIA LOS DESCARGOS PRESENTA PECULIARIDADES QUE DEBEN SER TENIDAS EN CONSIDERACIÓN EN LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS REGULADORAS DE UNA POTENCIAL SANCIÓN**

A continuación, en el presente acápite se desarrolla el análisis de cada una de las circunstancias que prescribe el artículo 40 de la LO-SMA, para efectos de determinar la potencial sanción en el marco del presente procedimiento sancionatorio. La referida norma dispone:

*“Artículo 40.- Para la determinación de las sanciones específicas que en cada caso corresponda aplicar, se considerarán las siguientes circunstancias: a) La importancia del daño causado o del peligro ocasionado. b) El número de personas cuya salud pudo afectarse por la infracción. c) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción. d) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma. e) La conducta anterior del infractor. f) La capacidad económica del infractor. g) El cumplimiento del programa señalado en la letra r) del artículo 3°. h) El detrimento o vulneración de un área silvestre protegida del Estado. i) Todo otro criterio que, a juicio fundado de la Superintendencia, sea relevante para la determinación de la sanción”.*

Desde ya, se puede anticipar que los elementos esenciales de ponderación de esta norma, aplicados al caso en particular de ambos cargos del procedimiento sancionatorio, son las siguientes:

- a) Respecto del cargo imputado no concurren circunstancias agravantes de responsabilidad para efectos de determinar la sanción conforme al artículo 40 de la LO-SMA y, en cambio, concurren circunstancias que justifican disminuir la cuantía de esta.

- b) En cuanto a la circunstancia de la letra a), el hecho materia de los descargos no ha generado un daño o peligro a componentes ambientales ni de otro tipo. Se descartan efectos en materia de vialidad (manteniendo la ruta un nivel de servicio A), lo que es consistente con que se utilizaron las mismas rutas autorizadas para la fase de operación respecto de las cuales la evaluación ambiental. Asimismo, se descartaron efectos asociados a las potenciales emisiones atmosféricas asociadas al hecho imputado y se descartó la afectación del componente de sistemas de vida y grupos humanos
- c) En cuanto a la circunstancia de la letra b) el hecho materia de los descargos no ha generado afectación a la salud de la población, en tanto se descartan efectos en emisiones atmosféricas.
- d) En cuanto a la circunstancia de la letra c), el hecho materia de descargos no ha generado beneficio económico, por el contrario, ha implicado un costo adicional para el Titular, el que, adicionalmente, ha asumido el costo de acciones correctivas de retorno al cumplimiento.
- e) En cuanto a la circunstancia de la letra d), la administración actual de Australis, con toma de control efectivo desde junio de 2022, asumió funciones con posterioridad al término del hecho infraccional, al cierre de la fase de construcción.
- f) En cuanto a la circunstancia de la letra e) la Unidad Fiscalizable no cuenta con procesos sancionatorios anteriores.
- g) En cuanto a la circunstancia de la letra f), la situación económica y financiera del Grupo Australis, al que pertenece la Planta Dumestre, se ha visto mermada sustancialmente con motivo del Ajuste Global de Producción adoptado por la administración actual.
- h) En cuanto a la circunstancia de la letra g) el PdC aprobado se ha mantenido en ejecución a la fecha, con un avanzado grado de implementación.
- i) En cuanto a la circunstancia de la letra h), el hecho materia de estos descargos, en base a los antecedentes del Procedimiento Sancionatorio, no ha causado detrimento material a ningún área silvestre protegida del Estado ni ha vulnerado su objeto de protección.
- j) Por último, en cuanto a la circunstancia de la letra i) del artículo 40 de la LO-SMA:
  - i. El Titular ha demostrado colaboración en el presente procedimiento.
  - ii. El Titular ha implementado acciones correctivas.

A continuación, se exponen en detalle los antecedentes de hecho y de derecho que fundamental lo señalado conforme al citado artículo 40 de la LO-SMA y lo dispuesto en la Guía de Bases.

### **3.1. No se generó daño o peligro a partir de la infracción imputada (artículo 40 letra a) de la LO-SMA).**

Conforme dispone el artículo 40 de la LO-SMA, para determinar la sanción, en caso de que esta autoridad decida aplicarla, se requiere ponderar la importancia del daño o peligro ocasionado con ocasión de la infracción.

Ahora bien, en el IFA, en la Formulación de Cargos, y en las observaciones formuladas al PdC presentado por el Titular, la SMA ha aludido a potenciales efectos generales asociados al uso de rutas públicas en el desarrollo de actividades de transporte durante la fase de construcción:

En ese sentido, la definición de rutas para el transporte de áridos se regula en la RCA N°8/2019, específicamente en el Considerando N°6.3, a propósito del descarte de impactos significativos que establece el artículo 7 letra b) del RSEIA, esto es, “*La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento*”. En concreto, indica el Considerando N°6.3 “**REASENTAMIENTO DE COMUNIDADES HUMANAS O ALTERACIÓN SIGNIFICATIVA DE LOS SISTEMAS DE VIDA Y COSTUMBRES DE GRUPOS HUMANOS**”:

*“(…) El mayor flujo vehicular se desarrollará en la etapa de construcción del proyecto durante la actividad de transporte de escarpe, material de excavación y ripio, al respecto, esta actividad se realizará por un camino interno que conectará el Proyecto con el empréstito en forma directa (distante a tan solo 500 m aproximadamente), sin hacer uso de los caminos públicos de la comuna de Natales (ruta Y-340), por lo tanto, el tránsito de los vehículos destinados a estas actividades no generará impacto alguno sobre los caminos y la comunidad de Puerto Natales. El Proyecto en evaluación no prevé la restricción de la libre circulación, por la Ruta Y-340, considerando el tránsito de maquinaria y camiones tanto en la construcción como operación del Proyecto, por la Ruta Y-340 que corresponde a un camino público y acceso directo al Proyecto” (énfasis agregado).*”

En ese contexto, en la sección 5.6. del IFA se analizó la afectación de sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, sección en la cual se analizaron los hechos que se estimaron constitutivos de la infracción N°1 imputada. En cuanto a la exigencia estimada infringida respecto del flujo de vehicular de transporte de áridos, se identifica que dicha exigencia está contenida en el considerando 6.3. de la RCA en la sección referida al “**Reasentamiento de comunidades humanas o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos**”. Lo cual se reitera en el análisis realizado en la Formulación de Cargos.

Así, el Considerando 13° de la FdC dispone que:

*“En atención a lo anteriormente expuesto, se estima que los hechos descritos son susceptibles de constituir una infracción de carácter **grave**, conforme al artículo 36 N° 2 literal e) de la LOSMA, al incumplir el titular gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental, **en particular, considerando que el uso del camino interno precisamente tenía por objeto no utilizar rutas públicas para evitar la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de la comunidad de Puerto Natales.**” (énfasis propio)*

De dicho párrafo se puede concluir que la calificación de gravedad que le da la SMA al hecho N°1, se fundamenta en el **objeto** que tenía la exigencia de utilización del camino interno, que sería ***evitar la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de la comunidad de Puerto Natales.*** Esto, en el marco del “Reasentamiento de comunidades humanas o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos”.

No obstante, la FdC **solo se limita a indicar el objetivo de la exigencia estimada infringida y, las posibles consecuencias asociadas a la infracción, pero de ello no resulta que se haya generado un daño o peligro al objeto protegido singularizado (libre circulación, tiempos de desplazamiento), ni a otros objetos de protección.** Un aumento de los camiones en circulación durante el periodo de construcción del Proyecto no implica que se haya producido un daño o peligro en algún componente de relevancia per se, sino que es necesario realizar un análisis en concreto de los potenciales efectos que pudo haber tenido la infracción.

De esta forma, en el marco del análisis de efectos del PdC presentado a la autoridad, el Titular descarta efectos sobre vialidad y sobre aumento de emisiones atmosféricas producto de la infracción. Solo el análisis de emisiones atmosféricas fue objeto de observaciones por parte de la SMA durante la tramitación del PDC, las cuales fueron acogidas e incorporadas por el titular.


A continuación, se incorpora un resumen de los análisis de los potenciales efectos de la infracción imputada, sobre los componentes medio humano, vialidad y emisiones atmosféricas, que permiten descartar la generación de un daño o peligro a dichos componentes producto de la infracción.

### **3.1.1. Descarte de efectos en materia de vialidad**

#### **a. Análisis de Efectos Vialidad**

En materia de vialidad se lograron estimar y cuantificar los posibles efectos derivados del uso de rutas no autorizadas. De este modo, el “*Informe de Efectos Proyecto “Planta Procesadora de Recursos Hidrobiológicos Puerto Demaistre”, Comuna de Puerto Natales (Mayo 2023)*”, elaborado por la consultora ITransporte, adjunto en **Anexo 2.1.**, concluye lo siguiente:

*“En este sentido, se pudo constatar que la cantidad de viajes o camiones por hora se estimó en 5 veh/hr, lo cual corresponde a **1 camión cada 12 minutos**. Este antecedente es relevante para cuantificar y tener como referencia que la capacidad de una vía a flujo libre es de 1200 veh/hr, para el caso de la intersección evaluada, el nivel de saturación se encuentra en un 33%, valor que otorga un nivel de servicio A, es decir.*

<p><b>Nivel de Servicio A:</b> Representa una circulación a flujo libre. Los usuarios, considerados en forma individual, están virtualmente exentos de los efectos de la presencia de otros en la circulación. Poseen una altísima libertad para seleccionar sus velocidades deseadas y maniobrar dentro del tránsito. El nivel general de comodidad y conveniencia proporcionado por la circulación al motorista, pasajero o peatón es excelente.</p>	 <p>Level of service A</p>
--	--

*En resumen, es posible afirmar que el proyecto no provocó un impacto negativo en la vialidad evaluada para la etapa de construcción, al utilizar rutas no autorizadas en la RCA N°008/2019, para el transporte de áridos por las rutas 9, Y-340 y costanera de la ciudad de Puerto Natales.”<sup>8</sup>*

- b. Las rutas que se evaluaron para ser utilizadas en la fase de operación son las mismas que se utilizaron en la fase de construcción

Además, es necesario señalar que las rutas que se evaluaron para ser utilizadas en la fase de operación son las mismas que se utilizaron en la fase de construcción. En efecto, la definición de rutas para el transporte de áridos se regula en la RCA, específicamente en el Considerando N°6.3, a propósito del descarte de impactos significativos descritos en el artículo 7 letra b) del RSEIA, esto es, “*La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento*”. En concreto, indica el Considerando N°6.3 “REASENTAMIENTO DE COMUNIDADES HUMANAS O ALTERACIÓN SIGNIFICATIVA DE LOS SISTEMAS DE VIDA Y COSTUMBRES DE GRUPOS HUMANOS”:

*“El proyecto se ubica en el sector rural de Puerto Natales, en relación al uso residencial del sector, las viviendas se ubican de manera aleatoria en el territorio y en su mayoría cercanas a la ruta Y-340, la mayor concentración poblacional se emplaza en un pasaje distante a 2 km aproximadamente del Proyecto, fuera del área de influencia del mismo.*

*El mayor flujo vehicular se desarrollará en la etapa de **construcción** del proyecto durante la actividad de transporte de escarpe, material de excavación y ripio, al respecto, esta actividad se realizará por un camino interno que conectará el Proyecto con el empréstito en forma directa (distante a tan solo 500 m aproximadamente), sin hacer uso de los caminos públicos de la comuna de Natales (ruta Y-340), por lo tanto, el tránsito de los vehículos destinados a estas actividades no generará impacto alguno sobre los caminos y la comunidad de Puerto Natales. El Proyecto en evaluación no prevé la restricción de la libre circulación, por la Ruta Y-340, considerando el tránsito de maquinaria y camiones tanto en la **construcción** como **operación** del Proyecto, por la Ruta Y-340 que corresponde a un camino*

<sup>8</sup> Informe de Efectos Proyecto “Planta Procesadora de Recursos Hidrobiológicos Puerto Demaistre”, Comuna de Puerto Natales (Mayo 2023), elaborado por la consultora ITTransporte, págs. 13-14.



*público y acceso directo al Proyecto. El análisis Vial y Operacional de Vías de Accesos indicó que la puesta en operación de la demanda adicional asociada al Proyecto no generará conflictos operacionales relevantes sobre la red vial definida, ya que los parámetros obtenidos son marginalmente mayores a los del escenario actual, demostrando adecuadas condiciones de operación y seguridad. En condiciones normales el recorrido se realizará por las siguientes calles: Pedro Montt – Almirante Latorre – Los Arrieros – Ruta Y-340. Cuando se encuentre el transbordador Navimag realizando labores de descarga en el puerto (dos veces por semana) el recorrido será el siguiente: Pedro Montt – Ladrilleros – Pedro Montt – Almirante Latorre – Los Arrieros – Ruta Y-340". ” (énfasis agregado).*

En sustento a este análisis, en el Análisis Vial y Operacional de Vías de Acceso, referido en la RCA, acompañado en la Adenda Complementaria del expediente de evaluación, se indica que la condición más desfavorable en base a la cual se descarta el impacto significativo del artículo 7º letra b) del Reglamento del SEIA es la fase de operación por reunir mayor cantidad de flujos en comparación a la de construcción<sup>9</sup>.

Las figuras siguientes, extractadas del Análisis Vial presentan el grado de holgura de la oferta vial, asumiendo la condición más desfavorable (operación), tanto en condición normal como en la condición más estricta por el arribo y atención del transbordador Navimag:

### Figura N°3. Grados de saturación situación normal

<sup>9</sup> “El presente informe tiene como objetivo evaluar los efectos que ocasionaría en la vialidad circundante de la ciudad de Puerto Natales, al aumentar la demanda vehicular asociada a la **fase de construcción y fase de operación** del proyecto “Planta Procesadora de Recursos Hidrobiológicos Puerto Demaistre, Canal Señoret, Puerto Natales”, (en adelante el Proyecto). Como antecedentes se puede señalar que el Proyecto se encontrará ubicado en la ruta Y-340, Km 1.1, de la comuna de Natales, provincia de Última Esperanza, Región de Magallanes y Antártica Chilena, dentro de un predio privado de una superficie aproximada de 7 hectáreas y considera la infraestructura necesaria para el procesamiento de 71.280 toneladas anuales de materia prima, los cuales serán envasados y despachados hacia su mercado de destino.

De acuerdo con la definición anterior, el presente análisis tomará como situación actual, la demanda existente actualmente en la infraestructura vial objeto del presente estudio y sobre ella, se agregará la demanda asociada a los requerimientos del Proyecto, para posteriormente evaluar y comparar cuales son los cambios en los niveles de servicio tanto de la vialidad adyacente como también del acceso.

[...]

Por último, se realizará una comparación de los principales indicadores de operación, tales como, nivel de servicio, flujo de saturación y tiempos de esperas. Para concluir con el diagnóstico de resultados” (página 3).

Y agrega:

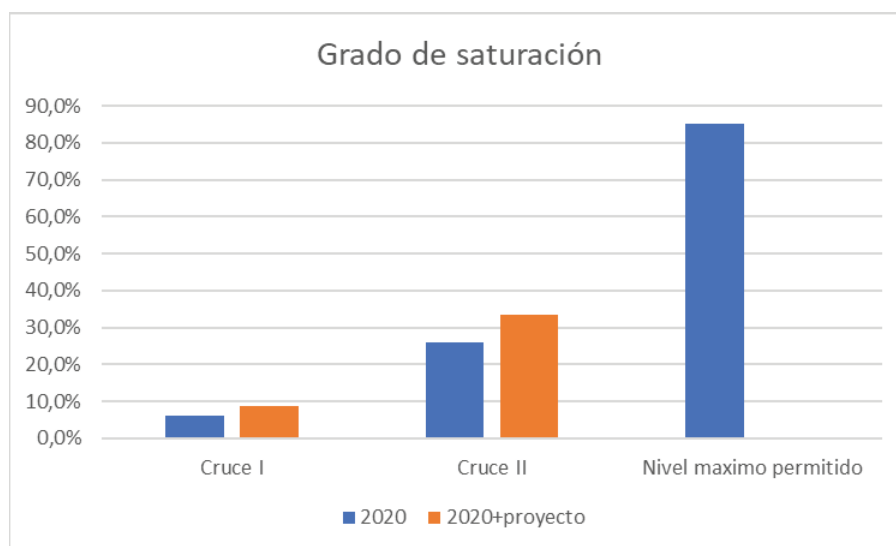
“Del flujo observado entregado por el mandante, se puede concluir que en la etapa de operación el flujo anual es mayor que en la etapa de construcción y además el ciclo de vida del proyecto se desarrolla en su mayoría en esta etapa, por lo tanto, **resulta conveniente analizar la fase operativa, dado que el objetivo de la modelación es ver cómo influye el proyecto en la peor situación esperada para el proyecto.**

En términos de los análisis que se describirán a continuación, cabe destacar que se realizaron considerando el peor escenario de modelación, para los flujos vehiculares que el proyecto considera utilice calle Pedro Montt o sus respectivos desvíos, cuando se encuentre cerrada por las actividades de carga y descarga del Ferries Navimag. Por ello, se concentra la demanda total del día, que es equivalente a 92 viajes/día, en 1 hora de modelación” (página 30).

Finalmente, el análisis concluye que:

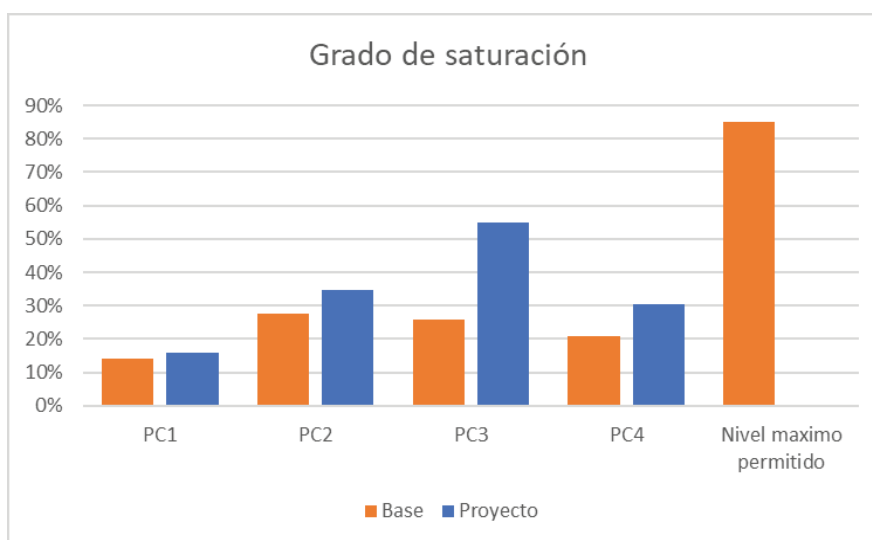
“En síntesis general, la evaluación de cada escenario tiene asociada sus características y alternativas viales definidas previamente y resulta claro que la puesta en operación de la demanda adicional asociada al Proyecto, no genera conflictos operacionales relevantes sobre la red vial definida, ya que los parámetros obtenidos son marginalmente mayores a los del escenario base, demostrando adecuadas condiciones de operación y seguridad con aumentos de grado de saturación que no supera el 7,2% en su operación normal.

La literatura de transporte indica que la saturación “aceptada” es por debajo del  $x=85\%$ , en este sentido incluyendo el proyecto se llega a un grado de saturación máximo de un 33,3%, lo que tiene una amplia holgura antes de que la intersección comience a tener una operación deficiente”.



**Fuente:** Análisis vial y operacional de vías de acceso, Adenda complementaria (2018), ITransporte

**Figura N°4. Grados de saturación situación con corte**



**Fuente:** Análisis vial y operacional de vías de acceso, Adenda complementaria (2018), ITransporte

Sobre la base de estos antecedentes, tanto la SEREMI de Transporte como la Ilustre Municipalidad de Puerto Natales se pronunciaron conforme, sin observaciones, siendo recogido lo anterior en la RCA.

De esta forma, considerando lo precedentemente expuesto, es posible descartar un efecto de

obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento considerando por una parte que el nivel de servicio se ha mantenido en “A” que representa un flujo de circulación libre, y que las rutas utilizadas corresponden a las mismas evaluadas ambientalmente para la fase de operación, que en un peor escenario descartan impactos sobre este componente.

### 3.1.2 Descarte de efectos en materia de Emisiones Atmosféricas

#### 3.1.2.1 Descarte de efectos

Respecto del manejo de las emisiones atmosféricas del Proyecto, en la sección 5.5. del IFA, se realizó un análisis de conformidad del proyecto respecto de sus obligaciones asociadas a dicho componente. En ese contexto, se revisó la implementación de las medidas para evitar efectos adversos asociados a las emisiones de material particulado, que corresponderían a la cubierta de la carga que genere levantamiento de material particulado, implementación de señalética con límites de velocidad, control de velocidad en la obra y humectación de la ruta. Al respecto, se estimó que el titular dio cumplimiento a sus compromisos asociados a emisiones atmosféricas:

*“En base a los antecedentes presentados, se concluye que el titular ha ejecutado las acciones comprometidas destinadas a minimizar y controlar las emisiones de material particulado generadas durante la fase de construcción del proyecto.”<sup>10</sup>*

Consistente con ello, la SMA no imputa incumplimientos de los compromisos asociados a control emisiones atmosféricas.

De igual manera, en el Informe “*Estimación De Emisiones Atmosféricas Relacionado A Formulación De Cargos Res. Ex. N°1 / Rol D – 116 – 2023 Y Observaciones Al Programa De Cumplimiento Presentado Por Procesadora Dumestre Limitada - Res. Ex. N° 5 / Rol D-116-2023*”, elaborado por la Consultora WSP en diciembre de 2023, adjunto en **Anexo 2.2.**, elaborado en el marco del PdC, se realizó un examen comparativo entre las emisiones totales efectivamente emitidas por el Proyecto en la fase de construcción, y las emisiones basales que se encuentran aprobadas en la RCA N°8/2019. Los resultados arrojaron una diferencia de 1,94 MP10 respecto de las emisiones basales, según se da cuenta en la siguiente Tabla.

**Tabla 5:** Comparación emisiones totales por transporte de áridos.

---

<sup>10</sup> Sección 5.5. “Manejo de Emisiones Atmosféricas” Informe de Fiscalización Ambiental PLANTA PROCESADORA DE RECURSOS HIDROBIOLÓGICOS PUERTO DEMAISTRE, octubre 2021. Página 68.

COMPARACIÓN EMISIONES TOTALES POR TRASPORTE DE ÁRIDOS FASE DE CONSTRUCCIÓN Y EMISIONES BASALES RCA N° 008/2019						
Fuente emisora	Emisiones totales calculadas (t/año)					
	MP <sub>2.5</sub>	MP <sub>10</sub>	NO <sub>x</sub>	SO <sub>x</sub>	CO	COVs
Emisiones totales efectivamente emitidas por el proyecto en la Fase de construcción	2,13	12,75	1,68	0,07	1,86	0,22
Emisiones Basales RCA N°008/2019 Fase de construcción actualizadas a Guía E.E, 2020.	2,16	10,81	7,87	0,58	3,89	0,78
Diferencia	-0,03	<b>1,94</b>	-6,19	-0,51	-2,03	-0,56

**Fuente:** Tabla 68 “Diferencia emisiones totales y emisiones basales transporte de áridos en la fase de construcción” del Informe “Estimación De Emisiones Atmosféricas Relacionado A Formulación De Cargos Res. Ex. N°1 / Rol D – 116 – 2023 Y Observaciones Al Programa De Cumplimiento Presentado Por Procesadora Dumestre Limitada - Res. Ex. N° 5 / Rol D-116-2023”. **(Anexo 2.2.)**

Con todo, considerando que en la sección 8 del Informe de estimación de emisiones (Anexo 2.2.) se concluye que Proyecto se encuentra en una zona no saturada, que las condiciones climáticas de Puerto Natales son favorables para la dispersión de contaminantes en la atmósfera, y que las emisiones se generaron principalmente en caminos no pavimentados que se encuentran fuera del radio urbano, no se habrían producido cambios apreciables en la calidad del aire al momento del transporte de áridos en la fase de construcción.

### 3.1.2.2 Compensación de emisiones mediante humectación de caminos.

Como se aborda detalladamente en la sección 3.9.2. del Título III de esta presentación, desde noviembre de 2023 (es decir, antes de la aprobación del PdC presentado) se dio inicio a la humectación del camino de la servidumbre y posteriormente de la zona de estacionamientos de la Planta, junto con la humectación de la Ruta Y-340.

Considerando que el objetivo de esta acción corresponde a reducir las emisiones de material particulado, asociado al tránsito de vehículos, atendida la estimación de emisiones de material particulado asociadas al hecho infraccional imputado (1,94 t/año de MP10), se solicitó a la consultora WSP la estimación de la eficacia de la humectación efectivamente realizada en los sectores de estacionamiento y camino aledaño al Proyecto. Asimismo, se incluyó el análisis de la eficacia del abatimiento de emisiones mediante la humectación de la Ruta Y-340, compromiso de la RCA asociada al Proyecto. Los resultados de dichos análisis se consolidaron en el Informe “*Minuta Técnica: Estimación de Emisiones Atmosféricas*”, elaborado por WSP en octubre de 2025 **(Anexo 2.3).**

Los resultados obtenidos durante los años 2024 y 2025 evidencian una reducción de las emisiones de material particulado respirable (MP10) atribuible a la implementación de la medida de humectación en caminos no pavimentados. Según lo señalado en dicho informe, la medida implementada **ha permitido compensar un total estimado de 1,43 t/año de MP10, distribuidas en 0,85 t/año en 2024 y 0,58 t/año en 2025, lo que corresponde a un 73,71% de la diferencia de emisiones de MP10 estimadas**

del hecho constitutivo de la infracción N°1 de la Formulación de Cargos Res. Ex. N°1/Rol D-116-2023.

Adicionalmente, los resultados obtenidos en relación con la medida de humectación comprometida en la RCA N°008/2019 del Proyecto para el tramo de la Ruta Y-340 evidencian una reducción total de 7,2 t/año de MP<sub>10</sub> durante el 2024 y 5,1 t/año de MP<sub>10</sub> durante el periodo de enero a septiembre de 2025.

### 3.1.3 Descarte de efectos en materia de sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos

Por último, el Titular realizó un análisis de posible afectación a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos producto del cargo N°1 formulado, que se consolidó en el Informe “*Minuta Técnica Componente Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos*”, elaborado por la Consultora Gisoc en mayo de 2023, adjunto en **Anexo 2.4.**, que fue acompañado a la propuesta original de PdC, considerando:

(1) Las condiciones de afectación evaluadas en el proceso de tramitación ambiental y las confirmadas actualmente en el Informe de Evaluación Vial, elaborado por ITransporte para efectos de este proceso.  
(2) El análisis de afectación a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos asociados a la intersección de la Ruta 9 con Avenida Pedro Montt de la ciudad de Puerto Natales, atendiendo los resultados viales. Para su desarrollo, se consideraron los tres elementos contenidos en la circunstancia definida en la letra b del art. 7 del Reglamento del SEIA, esto es, conectividad, tiempos de desplazamiento y libre circulación, a partir de dicho análisis concluyó que:

*“Si bien, el Proyecto hace uso de rutas que no fueron evaluadas ambientalmente para la obtención de áridos durante la fase de construcción, la ruta utilizada donde habría susceptibilidad de afectación sería una ruta evaluada para la fase operación, para lo cual los resultados del Informe de Evaluación Vial muestran que la modificación no es significativa.*

*En términos técnicos, ello puede evaluarse respecto de los tres elementos contenidos en la circunstancia definida en la letra b del Art. 7 del D.S. N°40/2012.*

[...]

*Considerando lo señalado, no se advierte que el Proyecto haya podido generar un efecto en la libre circulación, conectividad o haya incrementado de manera significativa los tiempos de desplazamiento de la comunidad de Puerto Natales. Además, en ningún caso, se ha cortado el camino debido al Proyecto, con lo que los flujos hacia destinos requeridos no han sido interrumpidos. No se evidencia entonces que el riesgo de afectación mencionado por la autoridad se haya materializado.”<sup>11</sup> (énfasis agregado)*

---

<sup>11</sup> “Minuta Técnica Componente Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos”, mayo 2023, elaborado por GISOC Consultores, pág. 12.

La SMA no formuló observaciones respecto de dicho análisis, concluyendo en el considerando N°26 de la Res. Ex. N°7 que aprobó el PdC Refundido, que el Titular presentó información suficiente con el objeto de descartar fundadamente la generación de efectos negativos producto de la infracción.

Posteriormente, en el marco de la tramitación de la reclamación presentada ante el Tercer Tribunal Ambiental contra la resolución que aprobó el PdC Refundido (R-9-2024), el Titular solicitó un nuevo informe de análisis sobre este componente, cuyos resultados se presentaron en el Informe “*Minuta Técnica Componente Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos, Procedimiento Sancionatorio Rol D-116-2023 de la SMA*”, elaborado por GISOC Consultores en diciembre de 2024, adjunto en **Anexo 2.5**, en la cual se utiliza una metodología cualitativa utilizando técnicas de revisión documental y entrevistas semiestructuradas, con el objeto de analizar la probabilidad de ocurrencia de los efectos mencionados por los reclamantes, asociados a las circunstancias señaladas en los literales a) y d) del Art. 7 del D.S. 40/2012, el cual corresponde a un análisis desde la óptica del medio humano, por lo que considera información descriptiva de los grupos humanos para sus conclusiones.

Este informe concluye que:

*“El flujo inducido por el Proyecto, ya indicado, no afectó las condiciones de desplazamiento ni utilizó el equipamiento turístico indicado. Conforme ello, las dinámicas viales propias de la ciudad no se vieron afectadas por el traslado de áridos, y tampoco se observa que los miradores definidos hayan sido afectados por estos desplazamientos”.<sup>12</sup>*

En efecto, de acuerdo con los testimonios referidos en la Minuta Técnica, fue la llegada del ferry a la localidad lo que sigue siendo el mayor foco de atochamiento en el área. Además, se logró establecer como hito que afectó la comunicación y el desplazamiento local, la construcción del Proyecto Habitacional Costanera de viviendas sociales, que generó distintas problemáticas por el no cumplimiento del compromiso de la constructora de mantener la ruta Y-340.

Uno de los informantes también indica que Avenida Libertad es una de las más congestionadas, por ser de una sola pista y utilizada por los buses interurbanos, que no pueden transitar por la Costanera. De esta forma, la Costanera sigue siendo una vía más expedita. Avenida Libertad también posee centros de abastecimiento y equipamiento comunitario, que obliga a detenerse en la ruta, generando siempre conflictos entre los distintos usuarios.

Respecto de estas situaciones, los actores consultados compararon los efectos del tránsito del Proyecto, señalando que en ningún caso habrían llegado a afectarlos de las maneras descritas, de modo que **la afectación particular del Proyecto sobre el tránsito de vehículos por la ruta Y-340 se percibe como menor.**

Así, a partir de los datos recibidos, es posible advertir que el tránsito de vehículos de carga siempre ha existido por la Costanera, particularmente asociado a los distintos terminales portuarios.

---

<sup>12</sup> “Minuta Técnica Componente Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos”, diciembre 2024, elaborado por GISOC Consultores, pág. 11.



La Costanera tiene sitios habilitados para la observación turística, por la autoridad local para minimizar los riesgos de los turistas. De esta forma, se identifican miradores específicos y estacionamientos, a los que se accede resguardados por señaléticas viales.

Además, como un esfuerzo adicional para realizar un descarte de efectos más completo en el marco de lo alegado por los reclamantes R-9-2024, se incorporó en el Informe de sistemas de vida y grupos humanos, un análisis asociado a las circunstancias señaladas en los literales a) y d) del Art. 7 del D.S. 40/2012, el cual corresponde a un análisis desde la óptica del medio humano.

El artículo 7 del Reglamento del SEIA referido al reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, en lo relevante para este caso, indica expresamente en su inciso sexto:

*“A objeto de evaluar la alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, se considerará la generación de efectos adversos significativos sobre la calidad de vida de éstos, en consideración a la duración o magnitud de cualquiera de las circunstancias que se mencionan a continuación, respecto de las cuales se deberá analizar la vulnerabilidad a los efectos del cambio climático, **en la medida que sea pertinente:***

*a) La intervención, uso o restricción al acceso de los recursos naturales utilizados como sustento económico del grupo o para cualquier otro uso tradicional, tales como uso medicinal, espiritual o cultural. (...)*

*d) La dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo” (énfasis nuestro).*

Tal como consta en Minuta Técnica elaborada por GISOC (2024, **Anexo 2.5.**), el análisis exigido por los reclamantes no era procedente en el marco de la tramitación del PdC, pero de todas se incorpora en esta presentación.

a. En relación al literal a) del artículo 7) RSEIA: acceso a recursos naturales

Como se puede apreciar de la redacción de la norma, el literal a) se refiere a tres posibles efectos sobre los recursos naturales utilizados por grupos humanos: la intervención de los recursos, el uso de ellos, y la restricción de acceso.

La **intervención de los recursos** se refiere a la afectación directa sobre ellos. En este caso, considerando que la actividad en evaluación corresponde al tránsito vehicular por vías públicas, no se observa que los desplazamientos intervengan recursos naturales. A mayor abundamiento, cabe señalar que durante la tramitación ambiental del Proyecto se evaluó esta afectación, que se acotó al sitio de emplazamiento de la Planta, el que a la fecha no tenía uso. De todos modos, los recursos identificados no serían, en ningún caso, afectados por el tránsito vehicular.

Un segundo efecto considera el **uso de recursos naturales** utilizados por los grupos humanos. La actividad de transporte no utiliza recursos naturales que sean empleados por los grupos humanos, por lo que no se prevén efectos en este sentido.

Por último, es necesario evaluar la **restricción de acceso a los recursos naturales**. En este punto, los reclamantes parecieran indicar que el tránsito vehicular del Proyecto pudo afectar el uso de los recursos

naturales propios de la ZOIT Torres del Paine, que no solo poseen un uso de sustento económico sino también cultural.

La restricción de acceso, en este sentido, tendría como indicadores, por ejemplo, los siguientes:

- Impedir el paso a los sitios en que se ubiquen los recursos naturales.
- Modificar las prácticas económicas asociadas a esos recursos.
- Disminuir o afectar de alguna forma los ingresos percibidos a partir de estos recursos.
- Modificar los usos y el aprovechamiento tradicional de los recursos.

Adicionalmente, esta restricción debe estar vinculada directamente al tránsito vehicular, lo que también implica que, a partir de las definiciones operacionales que se entregaron en la Minuta Técnica Componente Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos en el marco del procedimiento sancionatorio Rol D-116-2023 (2024, Anexo 2.5.), debe contemplarse:

- Un efecto en la conectividad en términos de la posibilidad de desplazarse hacia destinos necesarios para la continuidad y reproducción del sistema de vida y costumbres, es decir, que la conectividad hacia los sitios de recursos naturales se vea alterada o impedida.
- Un aumento sobre los tiempos de desplazamiento tal que se afecte el aprovechamiento de los recursos, tanto cultural como de mercado.
- Un efecto sobre la libre circulación hacia los sitios en que se han ubica estos recursos naturales.

En términos generales, por lo tanto, deben concurrir factores indicados en las circunstancias de ambos literales para considerar que existe una restricción. Si bien el Proyecto ha descartado efectos sobre conectividad, aumento en los tiempos de desplazamiento y libre circulación, lo que permite indicar que el tránsito vehicular en ningún caso opera como factor generador de impacto de las circunstancias identificadas en el literal a), los reclamantes solicitaron que se analizaran en forma particular, concentrando su atención en la Costanera de la ciudad, en la medida que ella sería “(...) un espacio relevante para una de las principales actividades económicas de la ciudad”. Otras vinculaciones con recursos naturales fueron descartadas en la DIA, tal como se indica en el ICE, en el acápite 6.3. En cuanto a lo señalado, la Minuta Técnica presentada en el marco de la reclamación, indica que, de acuerdo con los informantes, la actividad vial asociada al uso del muelle al que se accede desde la Costanera, y en particular, aquella que se presenta “frente a la Capitanía”, como condición de línea de base siempre ha presentado muestras de congestión. En ese contexto, los vehículos asociados a la Planta no son los únicos que transitan por la Costanera, sino que también aquellos que trabajan en “Hollemborg”. Además, se identifica como caso crítico la circulación relacionada con la construcción de viviendas sociales en que la circulación de camiones de carga representó un estado de mayor congestión e incluso riesgo en el área utilizada por quienes desarrollan actividades en el muelle.

De este modo, respecto de la forma de uso de las rutas por quienes hacen aprovechamiento de los recursos naturales pesqueros y acuícolas en el muelle, **no se advierte que la circulación del Proyecto haya generado una situación distinta a la condición de línea de base que se caracteriza. En este caso es relevante advertir que los grupos humanos sí son capaces de distinguir una afectación de esta naturaleza asociada a un Proyecto, que no correspondió a la Planta, sino a la construcción de viviendas sociales.**

Desde el punto de vista de aprovechamiento del paisaje natural desde la ruta, para llegar a configurar un efecto potencial se puede configurar en la medida que:

- Existan recursos naturales identificados en la ZOIT, que puedan ser apreciados visualmente desde las rutas de la ciudad, particularmente la Costanera.
- El aprovechamiento de estos recursos requiere del uso de la vía.
- Un efecto en el desplazamiento en ella podría incidir en la forma de aprovechar estos recursos.

De esta forma, el la Minuta Técnica de GISOC (Anexo 2.5.) indica en su sección 5, que el uso de la ruta para el aprovechamiento de los recursos naturales en la Costanera debe tener en consideración que existen áreas específicas para ello, particularmente asociadas a los miradores existentes. Además, las zonas de estacionamientos son funcionales a esta actividad. Esto es relevante, porque otras formas de apreciar los recursos naturales desde el sitio no cuentan con las condiciones estructurales para su ejercicio, con lo que serían desarrolladas a voluntad de las personas particulares, no pudiendo ser evaluadas en términos de medio humano. Así, por ejemplo, si en vez de utilizar los miradores, un observador en vehículo decidiera circular más lento por la ruta, lo hace a su riesgo, pudiendo cometer una infracción de tránsito. Lo mismo sucede si un observador a pie decidiera, por ejemplo, cruzar la avenida en un lugar no regulado.

Considerando, que no se cuenta con información efectiva de que ello haya ocurrido: ni los reclamantes indican, ni los informantes conocen, que los camiones de carga del Proyecto hayan utilizado los estacionamientos que permiten el aprovechamiento de recursos. Por otro lado, que tampoco se cuenta con registros de eventos en los miradores que hayan sido ocasionados por el tránsito vehicular del Proyecto, y que las regulaciones de tránsito que siguieron los vehículos en la Costanera son aplicables a todo el flujo vehicular, **se determina que no existieron condiciones particulares que pudiesen haber tenido algún efecto en este sentido**

**De esta forma, se puede concluir que los efectos a los que aluden los reclamantes, que tengan como factor generador de impacto el flujo vehicular del Proyecto, no se sostienen en el ejercicio prospectivo, a partir de los antecedentes disponibles. Además, se determina que en la práctica el aprovechamiento de los recursos naturales no fue en ningún caso interrumpido por el flujo del Proyecto.**

- b. En relación al literal d) del artículo 7 RSEIA: manifestaciones culturales, arraigo o cohesión social.

El literal d) se refiere a posibles efectos sobre tres atributos: manifestación de tradicionales, cultura e intereses comunitarios, siempre y cuando este efecto incida sobre los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.

De esta forma, según se describe en la sección 5 de la Minuta Técnica de GISOC (2024, **Anexo 2.5**) “[...] en términos de arraigo, se entenderá que existe una afectación cuando, de acuerdo con la autoridad ambiental (SEA, 2020, pág. 31), se pierda o disminuya “(...) la voluntad de permanecer en un lugar determinado sobre la base de la valoración del entorno y de sus características particulares, lo cual se expresa en la mantención de lazos culturales, familiares, sociales, laborales, entre otros”. En términos de la cohesión social, y en este caso tomando referencias externas, se entenderán

*los comportamientos y valoraciones de los sujetos sobre el contexto en que viven, y los mecanismos instituidos de inclusión social.[...]*<sup>13</sup>

Tal como en el caso anterior, para poder determinar una relación entre el transporte vehicular de un proyecto y estos elementos, es necesario identificar que el tránsito vehicular:

- Impide el acceso a algún sitio donde se desarrollen actividades tradicionales, o sitios de interés comunitario
- Impida el desarrollo de estas actividades.
- Modifique la forma de desarrollo de estas actividades.

Ahora bien, el parámetro de significancia en este caso está dado por el efecto que ello tendría sobre el arraigo o la cohesión social. Los efectos en términos de arraigo se evalúan considerando elementos de configuración de este sentimiento, que en su conjunto también contribuyen al desarrollo de las relaciones sociales que se expresan en la cohesión social.

Considerando que el Proyecto ha descartado efectos sobre la conectividad, los tiempos de desplazamiento y la libre circulación, y que el flujo continuo de los vehículos de carga en ningún caso impide el paso a los sitios de interés turísticos asociados a recursos naturales de la ZOIT, no se observa que el Proyecto, particularmente en el periodo anterior a la pandemia, haya modificado prácticas económicas asociadas al aprovechamiento de los recursos, pues no impidió el desplazamiento de los operadores turísticos, y de este modo, no generó un factor que interviniera la capacitación de ingresos percibidos de la actividad.

Es importante hacer presente que, conforme a lo indicado en el apartado anterior, **el flujo inducido del Proyecto no afectó la condición de línea de base de la Costanera**, con lo que ella, durante todo el periodo evaluado, pudo seguir siendo utilizada del mismo modo en que se hacía antes del Proyecto. Cabe señalar que, como condición de línea de base y tal como indica el Informe Ambiental Complementario del Plan Regulador de la Comuna de Natales<sup>14</sup>,

*“El principal problema vial de Puerto Natales surge por la existencia de un único acceso a la ciudad, que sirve tanto para el tráfico doméstico, como para el de turistas y el de carga. Actualmente el embarque y desembarque portuario, especialmente desde el muelle administrado por la Empresa Portuaria Austral (EPA), requiere del cierre periódico de la Costanera Pedro Montt, así como también el movimiento de camiones a través del centro de la ciudad, para tomar la Ruta 9, única vía de acceso a la ciudad de Puerto Natales, para dirigirse a Punta Arenas”<sup>15</sup>*

De esta forma, existe un reconocimiento institucional de los múltiples usos de la Avenida, y la convivencia, hasta la actualidad, del flujo vehicular y otras actividades que en ella se desarrollen. Esta situación es parte de la línea de base analizada.

---

<sup>13</sup> Minuta de GISOC (2024), página 14.

<sup>14</sup> Informe Ambiental Complementario del Plan Regulador de la Comuna de Natales, SEREMI MINVU Región de Magallanes y la Antártica Chilena – Ilustre Municipalidad de Natales (2020). Disponible en [https://cae.mma.gob.cl/storage/documents/02\\_IAC\\_PRC\\_Natales.pdf](https://cae.mma.gob.cl/storage/documents/02_IAC_PRC_Natales.pdf)

<sup>15</sup> Informe Ambiental Complementario del Plan Regulador de la Comuna de Natales, SEREMI MINVU Región de Magallanes y la Antártica Chilena – Ilustre Municipalidad de Natales (2020). Disponible en [https://cae.mma.gob.cl/storage/documents/02\\_IAC\\_PRC\\_Natales.pdf](https://cae.mma.gob.cl/storage/documents/02_IAC_PRC_Natales.pdf) página 179

En esa línea, durante la evaluación ambiental se analizaron los efectos del flujo vehicular respecto de la Peregrinación a la gruta de San Sebastián a través de la ruta Y-340<sup>16</sup>. Por tanto, la Minuta elaborada por GISOC (**Anexo 2.5.**) contiene además como medio de confirmación de inexistencia de efectos, información respecto de otras actividades locales de carácter religioso, productivas, cívicas, de beneficencia y de dispersión. Sin embargo, la mayoría de ellas corresponden a aquellas que tienen un público objetivo abierto, es decir, no sólo se concentran en la población local sino, en la posibilidad de captar público foráneo.

De lo comentado por los actores, también es posible advertir:

- **En primer lugar, que el principal efecto sobre las actividades ha sido la pandemia. Identifican que tanto la forma como la frecuencia de las actividades se vio afectada por este periodo;**
- **En segundo lugar, que cuando las actividades requieren del uso de vías, estas son cerradas para su desarrollo.**

En definitiva, los sentimientos de arraigo y cohesión social que se advierten en el territorio pueden ser sistematizados a partir de fuentes de información primarias y secundarias. La información entregada por los informantes que ha permitido la elaboración de línea de base del Proyecto y de la Minuta Técnica permite constatar, por ejemplo, que la participación en actividades religiosas y de beneficencia genera un sentido de pertenencia a un grupo. Las actividades de este tipo expresan un elemento que los entrevistadores levantan en su relato, y que se asocia a la “solidaridad” como característica. De acuerdo con lo que señalaron en la entrevista, pese a los problemas que pudiesen existir, los natalinos destacaban por apoyarse, auxiliarse, entre ellos, cada vez que sea necesario. Esta característica la indican como propia y diferenciadora de los afuerinos. En esta línea, al no impedir que los grupos humanos participen en estas actividades, el Proyecto no ha afectado la posibilidad de expresar su característica, y de esta forma, renovar su sentido de identidad grupal. Así, como se ha advertido, no se presentan evidencias de que la circulación del Proyecto haya afectado el desarrollo o interferido en la participación del grupo en estas actividades, entonces no se ha comprometido ni su función en la cohesión social, ni su función en términos del arraigo.

**Por tanto, se puede concluir que los efectos a los que aluden los reclamantes, que tengan como factor generador de impacto el flujo vehicular del Proyecto, no se sostienen en el ejercicio prospectivo, a partir de los antecedentes disponibles. Además, se determina que los sentimientos de arraigo y cohesión en no fueron afectados.**

#### **3.1.4 Conclusión**

---

<sup>16</sup> Tal como se indica en el Informe consolidado de la evaluación de impacto ambiental, el titular se comprometió “(...) a no realizar actividades en la etapa de construcción, el día que se realiza la festividad y a disminuir el uso de la ruta en la etapa de operación”, compromiso que a la fecha se ha cumplido (ICE, ítem 6.6).

En la sección 9 de la Minuta elaborada por GISOC (**Anexo 2.5.**) se concluye que, en primer lugar, considerando los análisis desarrollados en la evaluación ambiental respecto de la intervención, uso o restricción al acceso de los recursos naturales utilizados como sustento económico del grupo o para cualquier otro uso tradicional, tales como uso medicinal, espiritual o cultural" (literal a) del D.S. N°40/2012); no se identifica la posibilidad teórica de ocurrencia de efectos asociados a los dos literales mencionados, que pudiesen considerar como factor generador de impacto el flujo inducido. Los efectos a los que aluden los reclamantes, que además tengan como factor generador de impacto el flujo vehicular del Proyecto, no se sostienen en el ejercicio prospectivo, a partir de los antecedentes disponibles.

En segundo lugar, se determina que en la práctica estos efectos tampoco ocurrieron. El aprovechamiento de los recursos naturales no fue en ningún caso interrumpido por el flujo del Proyecto en particular, y los sentimientos de arraigo y cohesión social no se vieron debilitados.

En el periodo temporal de la observación, se mantuvo la condición de línea de base vial de la ciudad, que ya considera el flujo de vehículos de carga como una actividad habitual que coexiste con el aprovechamiento de recursos naturales y el desarrollo de actividades que hagan uso de ellos. Por otro lado, el hito que efectivamente incidió en la forma de aprovechamiento de los recursos naturales y el ejercicio de prácticas asociados a ellos correspondió a la pandemia.

De este modo, en atención a lo expuesto previamente, es posible concluir que la circunstancia de la letra a) del artículo 40 de la LO-SMA, **no concurre como circunstancia agravante en la aplicación de una potencial sanción por el hecho materia de los presentes descargos.**

### **3.2. No se afectó la salud de personas producto de la infracción. (Art. 40 letra b) LO-SMA)**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 40 de la LO-SMA, la segunda circunstancia a ser considerara para la determinación de las sanciones específicas que en cada caso corresponda aplicar, es: *"El número de personas cuya salud pudo afectarse por la infracción"*.

Al respecto, en el presente proceso sancionatorio, dada la naturaleza y circunstancias del mismo, la SMA no identificó potenciales efectos negativos a la salud de la población como consecuencia del hecho infraccional. En efecto, como se ha señalado, en el marco del análisis de conformidad de los compromisos relativos al control de las emisiones atmosféricas, el IFA revisó el cumplimiento de exigencias que buscan evitar efectos adversos sobre la salud de la población. La SMA concluyó que **"En base a los antecedentes presentados, se concluye que el titular ha ejecutado las acciones comprometidas destinadas a minimizar y controlar las emisiones de material particulado generadas durante la fase de construcción del proyecto."**<sup>17</sup>

De igual manera, en el marco del PdC se presentaron análisis de potenciales efectos sobre emisiones atmosféricas asociadas a la infracción imputada. Las observaciones formuladas por la SMA durante la tramitación del PdC fueron acogidas e incorporadas por el titular.

---

<sup>17</sup> Sección 5.5. "Manejo de Emisiones Atmosféricas" Informe de Fiscalización Ambiental PLANTA PROCESADORA DE RECURSOS HIDROBIOLÓGICOS PUERTO DEMAISTRE, octubre 2021. Página 68.



En cuanto a emisiones atmosféricas, se realizó un análisis comparativo entre las emisiones totales efectivamente emitidas por el Proyecto en la fase de construcción, y las emisiones basales que se encuentran aprobadas en la RCA N°8/2019. Dicho análisis arrojó una diferencia de 1,94 MP10, cifra superior a las emisiones basales, según se da cuenta en la siguiente tabla.

**Tabla 6:** Comparación emisiones totales por transporte de áridos.

COMPARACIÓN EMISIONES TOTALES POR TRASPORTE DE ÁRIDOS FASE DE CONSTRUCCIÓN Y EMISIONES BASALES RCA N° 008/2019						
Fuente emisora	Emisiones totales calculadas (t/año)					
	MP <sub>2.5</sub>	MP <sub>10</sub>	NO <sub>x</sub>	SO <sub>x</sub>	CO	COVs
Emisiones totales efectivamente emitidas por el proyecto en la Fase de construcción	2,13	12,75	1,68	0,07	1,86	0,22
Emisiones Basales RCA N°008/2019 Fase de construcción actualizadas a Guía E.E, 2020.	2,16	10,81	7,87	0,58	3,89	0,78
Diferencia	-0,03	<b>1,94</b>	-6,19	-0,51	-2,03	-0,56

**Fuente:** Tabla 68 “Diferencia emisiones totales y emisiones basales transporte de áridos en la fase de construcción” del Informe “Estimación De Emisiones Atmosféricas Relacionado A Formulación De Cargos Res. Ex. N°1 / Rol D – 116 – 2023 Y Observaciones Al Programa De Cumplimiento Presentado Por Procesadora Dumestre Limitada - Res. Ex. N° 5 / Rol D-116-2023”.

Con todo, considerando que el Proyecto se encuentra en una zona no saturada a la fecha de presentación del PdC (lo cual se mantiene a la fecha), que las condiciones climáticas de Puerto Natales son favorables para la dispersión de contaminantes en la atmósfera, y que las emisiones se generaron principalmente en caminos no pavimentados que se encuentran fuera del radio urbano, no se habrían producido cambios apreciables en la calidad del aire al momento del transporte de áridos en la fase de construcción.

Por tanto, es posible descartar fundadamente que la infracción imputada haya ocasionado a la salud de la población

- 3.3. No se obtuvo beneficio económico con motivo del hecho infraccional imputado, y el titular ha asumido los costos comprometidos en el Programa de Cumplimiento aprobado en el marco del proceso sancionatorio (Art. 40 letra c) LO-SMA)

La letra c) del artículo 40 de la LO-SMA se refiere al “*beneficio económico obtenido con motivo de la infracción*”, y busca considerar en la determinación de la sanción todo beneficio económico que el infractor haya podido obtener por motivo de su incumplimiento.

Según se establece en la Guía de Bases, para la determinación del beneficio económico es necesario configurar en un principio el escenario de incumplimiento, el cual corresponde al escenario real con infracción, y contrastarlo con un escenario de cumplimiento, el que se configura en base a una situación hipotética en que la empresa cumplió oportunamente cada una de sus obligaciones. De acuerdo con la misma Guía de Bases, la eliminación del beneficio económico obtenido con motivo de la infracción ***“apunta a dejar al infractor en la misma posición en que hubiera estado de haber cumplido con la normativa, evitando la existencia de un incentivo económico para el incumplimiento”***. Para estos efectos, los elementos relevantes que se contemplan en la Guía de Bases son **(i)** el análisis comparativo escenario cumplimiento/escenario incumplimiento; **(ii)** beneficios por costos atrasados o evitados; y **(iii)** beneficios por ganancias ilícitas anticipadas o adicionales.

Tal como se pasa a exponer, no existe beneficio económico alguno asociado a la infracción. Por una parte el uso del transporte requerido para obtener el material de la calidad requerida, no ha implicado un ahorro, si no un costo adicional para la empresa.

Por otro lado, como es de conocimiento de esta autoridad, hasta la dictación de la Res. Ex. N°8/Rol D-116-2023 en octubre de este año, se encontraba en ejecución el PdC aprobado mediante Res. Ex. N°7/Rol D-116-2023 del 05 de marzo de 2024. En dicho PdC se comprometieron las siguientes acciones asociadas a la infracción imputada:

**Acción N°1** Elaboración e implementación de “Instructivo de Traslado de Insumos y Producto Terminado”.

**Acción N°2** Control de flujo de entrada y salida de camiones al Proyecto.

**Acción N°3** Instalación de señalética vial en Ruta Y-340, previa solicitud y aprobación de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

**Acción N°4** Elaboración de propuesta de mejora de seguridad vial en la en la intersección de la ruta 9, Avenida Pedro Montt y Camino a Puerto Natales, aprobación por parte de la I. Municipalidad de Puerto Natales, e implementación de dicha propuesta.

**Acción N°5** Humectación de sector estacionamientos y camino aledaño al sector sur del Proyecto para reducir emisiones de material particulado.

Las dos primeras acciones consideran costos administrativos internos (sin perjuicio de lo cual se han destinado una cantidad importante de recursos humanos para su implementación). No obstante, las acciones N°3, 4 y 5 importan costos asociados.

Respecto de la **Acción N°3**, consistente en la instalación de señalética en la ruta Y-340, a la fecha se ha incurrido en un costo de 102 UF. Lo anterior se acredita mediante las Órdenes de Compra N°4500272503 y N° 4500278597 correspondientes al servicio de elaboración de esta propuesta vial, adjunta en **Anexo 3.1**.

Respecto de la **Acción N°4**, consistente en la elaboración de una propuesta de mejora de seguridad vial en la en la intersección de la ruta 9, Avenida Pedro Montt y Camino a Puerto Natales, a la fecha se ha incurrido en un costo de 50 UF. Lo anterior se acredita mediante la Orden de Compra N°4500289712 asociada a la elaboración de la propuesta vial de la acción N°4 adjunta en **Anexo 3.1**.

Respecto de la **Acción N°5**, consistente en la humectación de sector estacionamientos y camino aledaño al sector sur del Proyecto, los gastos incurridos bordean los 30 millones de pesos. Lo anterior se acredita mediante las facturas asociadas a la compra de agua para la humectación y de prestación de dicho servicio, correspondientes a los años 2024 y 2025, estas se adjuntan en el Anexo 3.2.

**En consecuencia, como se ha señalado, la infracción no supuso un beneficio económico alguno para el titular, por el contrario. Por otra parte, el titular ha implementado una serie de acciones correctivas para el retorno al cumplimiento asumiendo los costos asociados.** El detalle de estas acciones se desarrolla en la sección 3.9.2 del Título III de este escrito.

### **3.4. No existe intencionalidad en la comisión de la infracción (Art. 40 letra d) LO-SMA)**

La cuarta circunstancia establecida en la LO-SMA para ser ponderada en la aplicación de una sanción consiste en ***“La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma”***.

Como se ha señalado, desde mediados de 2019 el Grupo Australis al cual pertenece la Procesadora Dumestre, es de propiedad del Grupo chino JOYVIO, toma de control efectiva que pudo materializarse solo finalizando la pandemia el año 2022, con cambios en la administración que iniciaron con el nombramiento de un nuevo Gerente General (CEO) a mediados de 2022, es decir al cierre de la fase de construcción (considerando que el inicio de la fase de operación fue en 03 de diciembre de 2022).

Esta Superintendencia ha constatado la disposición al cumplimiento de la nueva administración: la implementación de un ajuste global de la producción en la Compañía, su participación en el *Programa Piloto de Compliance*, el trabajo desarrollado para escalar este programa a todos los CES de la Compañía en un *Programa Integral de Compliance Ambiental*, y muy especialmente, la Autodenuncia presentada con fecha 27 de octubre de 2022.

Esta misma disposición es la que ha orientado al titular a mantener la implementación del PdC a pesar del pronunciamiento del Tribunal Ambiental en la causa R-9-2024 (de 31 de enero de 2025)

Ahora bien, con ese contexto es posible analizar los elementos centrales de la circunstancia establecida en la letra h) del artículo 40 de la LO-SMA: **por una parte, la intencionalidad en la comisión de la infracción y, por otra, el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.**

#### **Intencionalidad**

En el presente caso, es manifiesto que el nuevo controlador de Australis asume su administración propiamente tal desde mediados del año 2022, esto es, al cierre de la fase de construcción objeto del presente proceso sancionatorio, con posterioridad al hecho imputado, al cierre de la fase de construcción, no siendo posible concluir que haya cometido la infracción de manera intencional.

#### **Autoría y grado de participación**

Para estos efectos, es menester enfocar el análisis en el momento que el hecho infraccional fue cometido, para determinar la autoría y el grado de participación del titular en su comisión.

En este sentido, como se ha venido señalando, el control efectivo de la Compañía fue materializado en 2022, esto es, posterior al hecho infraccional imputado. Es por esta razón que la autoría, si bien corresponde a Dumestre como persona jurídica, dado que esta circunstancia del artículo 40 es emitentemente subjetiva y asociada a la instancia de gobierno corporativo de toma de decisión de la unidad de negocio, es imperativo considerar el cambio en la administración para ponderar un grado de participación mínimo en la comisión de la infracción. Se resalta que el Titular, con esta nueva administración que entró en labores en junio de 2022, al término de la fase de cierre, ejecutó acciones correctivas para volver al cumplimiento ambiental.

De este modo, concurren en la práctica antecedentes concreto que dejan en evidencia la falta de intencionalidad infraccional, como asimismo, descarta el grado de participación de la administración en los hechos del proceso, a saber:

- a. El control efectivo del Grupo Australis por la nueva administración tuvo lugar con posterioridad al hecho infraccional imputado;
- b. La nueva administración del Grupo Australis ha demostrado una permanente disposición al cumplimiento, implementando un intenso ajuste global de la producción junto con la presentación de una Autodenuncia por sobreproducción en 33 de sus CES.
- c. Finalmente, el titular perseveró en el retorno al cumplimiento mediante la implementación de las acciones comprometidas en el PdC, a pesar de no poder optar al beneficio del instrumento.

Así, en virtud de todos los argumentos previamente sostenidos, solicitamos a la circunstancia descrita en el literal d) del artículo 40 de la LO-SMA debe ser ponderada en el sentido de que no existió intencionalidad del Titular en la ejecución del hecho infraccional imputado, además de considerar el mínimo grado de participación del titular en la comisión de las infracciones.

### **3.5. La conducta anterior del infractor. (Art. 40 letra e) LO-SMA)**

La quinta circunstancia prevista en el artículo 40 de las LO-SMA para ser ponderada al momento de establecer una sanción consiste en "*La conducta anterior del infractor*".

Con respecto a la conducta anterior desarrollada en la Unidad Fiscalizable objeto del procedimiento sancionatorio, es preciso señalar que según consta en SNIFA, Dumestre no cuenta con procedimientos sancionatorios que se hayan iniciado por parte de esta Superintendencia, de forma previa a la FdC que da origen a este procedimiento sancionatorio.

De esta forma, la ausencia de procedimientos sancionatorios en contra de Dumestre por la unidad fiscalizable objeto del presente proceso, hace que esta circunstancia pueda ser ponderada como un factor de disminución de la sanción.

### **3.6. La capacidad económica del infractor. (Art. 40 letra f) LO-SMA)**

La sexta circunstancia del artículo 40 de la LO-SMA para su ponderación en la aplicación de la sanción consiste en "*La capacidad económica del infractor*".

En cuanto a la capacidad económica del infractor, resulta pertinente considerar la **capacidad de pago** como un factor de disminución de la sanción. Este requisito tiene relación con la situación financiera específica del infractor en el momento de la aplicación de sanciones pecuniarias determinadas para el caso bajo análisis. En ese sentido, producto de sus acciones de Ajuste Global de Producción, y actual plan de ajuste operacional en ejecución, se encuentra en una situación financiera con pérdidas acumuladas de más de USD 200 millones desde el inicio del Ajuste.

En efecto, por su magnitud, la propuesta ha requerido un esfuerzo excepcional del Grupo Australis. La seriedad de este esfuerzo se ve reflejada en:

- i. Aproximadamente USD 30 millones en recursos y pérdidas por ajuste de producción comprometido previamente y durante la elaboración de la Autodenuncia, ejecutados en el 2º semestre de 2022, asegurando a 2023 un cumplimiento 100% de producción autorizada.
- ii. Reconfiguración general de áreas y esquemas operacionales, con períodos de no operación en sectores (ACS) completos.
- iii. Esto implica altos costos operacionales por disminución de volumen de producción, reportando pérdidas en períodos en que otras Compañías del sector -con información abierta al mercado- muestran utilidades. Las pérdidas han superado los USD 200 millones desde iniciado el ajuste en el 2º semestre de 2022.
- iv. Se han optimizado e incluso cerrado líneas completas de proceso en plantas de proceso en Los Lagos y Magallanes, y pisciculturas en la Araucanía. Entre ellas, el cierre de la planta de proceso Torres del Paine en Punta Arenas en octubre de 2023.
- v. Sin duda uno de los efectos más sensibles, corresponde a la disminución de aproximadamente un 35% la dotación total de la Compañía, durante 2023, lamentando ya el término de contrato que ha afectado a más de 1.000 trabajadores, los que en su mayoría corresponden a fuerza trabajadora local, de las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes.
- vi. Efecto en proveedores y trabajadores indirectos de la cadena de valor, a raíz de la disminución de flujo productivo de la Compañía.
- vii. Restricciones de acceso al crédito para la Compañía como también para sus proveedores directos, dificultando el cumplimiento de otras obligaciones y compromisos contractuales.

Estas condiciones operacionales importan costos tanto directos, como indirectos o consecuenciales. Directos, producto de la capacidad productiva no ejercida en el marco de la reducción operacional global de 100.824 toneladas. Indirectos o consecuenciales, producto del sobrecosto que implica la operación reducida principalmente, porque su densidad operacional es menor, acarreado la pérdida de eficiencia y sinergia entre sus unidades productivas, debiendo soportar múltiples costos fijos en un volumen de operación menor.

En el marco del proceso serán acompañados los antecedentes que dan cuenta de la condición financiera del Grupo Australis, determinada sustancialmente por las acciones correctivas adoptadas con motivo de la Autodenuncia de octubre de 2022, hasta la fecha, materia que debe ser ponderado para efectos de

la aplicación de sanción por parte de esta Superintendencia.

### **3.7. El cumplimiento del programa señalado en la letra r) del artículo 3º de la LO-SMA**

La séptima circunstancia prevista en el artículo 40 de la LO-SMA, como circunstancia a ser ponderada en el establecimiento de una sanción, es la consistente en el *"El cumplimiento del programa señalado en la letra r) del artículo 3º"* de la LO-SMA.

La norma citada se refiere a programas de cumplimiento aprobados por la SMA, en conformidad con el artículo 42 de la LO-SMA.

Sin perjuicio que esta circunstancia se contempla por regla general para el caso de declaración de incumplimiento de un Programa de Cumplimiento, en el presente caso el titular solicita que esta sea ponderada como factor de disminución de la sanción considerando el grado de implementación del PdC que hasta esta fecha se encuentra en ejecución, conforme consta en los reportes de avance que se han cargado oportunamente al SPDC.

### **3.8. El detrimento o vulneración de un área silvestre protegida del Estado. (Art. 40 letra h) LO-SMA)**

Además, el artículo 40 contempla como penúltima circunstancia a ser ponderada en el establecimiento de una sanción la del literal h), consistente en *"El detrimento o vulneración de un área silvestre protegida del Estado"*.

En el caso de marras, la Unidad Fiscalizable objeto del presente sancionatorio no se emplaza dentro o cerca de un área silvestre protegida del Estado, antecedente que permite concluir que el hecho infraccional descrito en la Formulación de Cargos no han generado detrimento material a un área protegida ni ha vulnerado de modo alguno sus objetos de protección.

Por todo lo señalado, solicitamos que se descarte la aplicación de la causal contenida en el literal h) del artículo 40 de la LO-SMA, para efectos de la determinación de la sanción en el presente proceso sancionatorio.

### **3.9. Todo otro criterio que, a juicio fundado de la Superintendencia, sea relevante para la determinación de la sanción.**

A continuación, de acuerdo lo dispuesto en el numeral 3.1.9. de la Guía de Bases, la Superintendencia sin ser taxativa, enumera ciertos criterios que ha considerado relevante tener en cuenta al momento de la determinación de la sanción. A tal efecto, revisaremos si concurren o no estos criterios adicionales a aquellos enumerados en el artículo 40 de la LO-SMA.

#### **3.9.1 Cooperación en la investigación y/o procedimiento**



La información que ha sido proporcionada por mi representada de forma previa y a lo largo del proceso sancionatorio, ha sido **útil y oportuna para el esclarecimiento de los hechos imputados, sus circunstancias y/o efectos**. Es útil, por una parte, porque ha permitido a esta SMA esclarecer los hechos que dan lugar a las infracciones, entregando información fidedigna y necesaria para estos efectos. Y ha sido oportuna, porque ha permitido desde un principio poner en conocimiento a esta SMA de los hechos y sus circunstancias, y posteriormente se ha dado pronta respuesta a toda la información que ha sido requerida por la SMA.

### **3.9.2 Adopción de medidas correctivas**

Como se señaló en la sección inicial de este escrito, luego de la iteración entre las distintas versiones del PdC y las observaciones realizadas por la SMA, con fecha 5 de marzo de 2024, la SMA dictó la Resolución Exenta N°7/Rol D-116-2023, que aprobó el PdC refundido presentado por Dumestre (“Resolución Aprobatoria”), por medio de la cual la Superintendencia constató el cumplimiento de los criterios de integridad, eficacia y verificabilidad, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 9 del Reglamento.

El PdC aprobado fue cargado en el SPDC y fue validado por la autoridad. Con fecha 04 de abril de 2024 se cargó en la plataforma el reporte inicial de las acciones ejecutadas y en ejecución asociadas a los cargos N°1 y N°2.

Posteriormente, conforme a la periodicidad requerida se fue reportando el estado de cumplimiento de las acciones del PdC, mediante el envío de los siguientes reportes de avance. A la fecha se han enviado 5 reportes de avance (el último fue cargado el 06-09-2025), en el plazo y la forma comprometida.

Paralelamente a la ejecución y reporte del PdC, se tramitó la reclamación presentada por la denunciante ante el Tercer Tribunal Ambiental, cuya sentencia acogiendo la reclamación fue dictada el 31 de enero de 2025. Posteriormente, se tramitó el recurso de apelación presentado por el titular en contra de la sentencia que acogió la reclamación, finalmente la ICA de Valdivia resolvió la confirmación de la sentencia del Tribunal Ambiental.

Como se puede apreciar, durante todo el periodo de tramitación de ambos recursos y a pesar de los pronunciamientos desfavorables se mantuvo la ejecución y reporte del PdC respecto de los cargos N°1 y 2 como acciones correctivas de retorno al cumplimiento y de reconocimiento de efectos, sin perjuicio de su aptitud para ser incorporadas en un PdC y optar al beneficio que este instrumento ofrece.

De esta forma, a la fecha, el titular ha mantenido el cumplimiento y ejecución de las acciones comprometidas en el PdC, incluyendo el cargo N°1, como se describe a continuación:

- **Acciones N°1 “Elaboración e implementación de “Instructivo de Traslado de Insumos y Producto Terminado” y Acción N°2: “Control de flujo de entrada y salida de camiones al Proyecto”. Estas acciones permiten asegurar el conocimiento de las rutas autorizadas por la RCA por RCA N°8/2019, para la fase de operación, por parte de los transportistas.**

Como se señaló en el reporte inicial, el titular formalizó y comenzó con la implementación del “Instructivo de Traslado de Insumos y Producto Terminado” (que fue elaborado durante la tramitación del procedimiento sancionatorio D-116-2023), mediante su difusión en la plataforma Sharepoint, a través de su Sistema Integrado de Gestión Documental (SIGD). Posteriormente, durante todo el periodo de ejecución del PDC, se realizaron las siguientes actividades de implementación del Instructivo:

- i. **Se capacitó al personal encargado de su aplicación.** Con las capacitaciones identificadas en el primer reporte de avance, se logró capacitar al 100% del personal que tiene responsabilidades de acuerdo con el “*Instructivo de Traslado de Insumos y Producto Terminado*”. Posteriormente, se continuó capacitando al personal encargado de la aplicación del instructivo en la medida que se fueron incorporando en funciones de forma posterior a la primera ronda de capacitaciones.
  - ii. **Toma de conocimiento de rutas autorizadas** por parte de los transportistas (suscripción manual): A la fecha del último reporte se había firmado un total 848 tomas de conocimiento, proceso que se continúa realizando mes a mes debido al recambio de choferes. Asimismo, en julio de 2024 el documento “Toma de Conocimiento de Rutas Autorizadas” se cargó en la Plataforma Pronexo (Plataforma Digital de Gestión de Contratistas que utiliza Procesadora Dumestre). De esta forma, en adelante, el personal que se enrole en la Plataforma Pronexo como prestador de servicios de transporte a la planta deberá suscribir dicho documento, además de la suscripción del documento por parte de los transportistas que se encontraban enrolados en dicha plataforma.
  - iii. **Control aleatorio:** En el periodo de ejecución del PdC se ha realizado, por parte de los Operadores de la Sala de Monitoreo (ubicados en Puerto Varas), el control de destino de los camiones con producto terminado, como consta en los registros fotográficos del Libro de la Sala de Monitores acompañados en el presente reporte. Adicionalmente, las áreas de cosecha y frigorífico han realizado el control aleatorio de rutas de los transportistas de Producto Terminado.
  - iv. **Control de flujo de entrada y salida de camiones al Proyecto** (Acción 2). Durante toda la etapa de ejecución del PDC, se mantuvo un registro con el objeto de verificar el cumplimiento de la utilización de las rutas.
- **Acción N°3: Instalación de señalética vial en Ruta Y-340, previa solicitud y aprobación de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.** Esta acción permite mejorar la seguridad vial en la Ruta Y-340, la cual constituye la principal vía de conexión con los caminos de acceso hacia el Proyecto.

Con fecha 04 de octubre de 2024, se presentó una solicitud de autorización ante la Directora Regional de Vialidad de Magallanes, con los respaldos técnicos y antecedentes correspondientes. Posteriormente, la Dirección de Vialidad formuló observaciones a la propuesta presentada, (mediante Ord. N°1024/2024). Con fecha 5 de diciembre de 2024 el Titular hizo reingreso de la propuesta, abordando las observaciones formuladas, con el debido respaldo técnico. Luego, mediante el Ord. N°533 de 27 de junio de 2025, la

Dirección de Vialidad otorgó la factibilidad solicitada, condicionada a que el Titular subsane las observaciones que se formulan mediante dicha resolución. De esta forma, el Titular se encuentra trabajando en dar cumplimiento a lo observado por la autoridad para hacer el ingreso del proyecto.

- **Acción N°4: Elaboración de propuesta de mejora de seguridad vial en la en la intersección de la Ruta 9, Avenida Pedro Montt y Camino a Puerto, aprobación por parte de la I. Municipalidad de Puerto Natales, e implementación de dicha propuesta. Esta acción tiene por objeto mejorar la seguridad vial en la intersección de la Ruta 9, Avenida Pedro Montt y Camino a Puerto, la cual recibió el total del flujo vehicular aportado por las rutas desde las zonas de áridos Osvaldo Macías, Arimaq y Zúñiga.**

Previo a la presentación de la propuesta el Titular solicitó reunión con la Municipalidad de Puerto Natales, para la materialización de los compromisos adquiridos en el marco del PdC. No obstante, en la reunión sostenida con la Municipalidad, se indicó que el tramo en el que se propone realizar la propuesta de mejora vial corresponde a Vialidad (MOP) y no a la Municipalidad, lo que generó retraso. Por tanto, posteriormente en el marco de esta propuesta y de la acción precedente, se sostuvo una reunión con Vialidad el 17 de octubre de 2024, abordando las propuestas de las Acciones 3 y 4.

Posteriormente, el 26 de enero de 2025 se ingresó a la Dirección de Vialidad una solicitud de autorización para la ejecución de la Propuesta de mejora de seguridad vial en la intersección de Avenida Pedro Montt y Camino a Puerto: “Mejoramiento Rotonda Puerto Natales”. Conforme a la propuesta acompañada, se incluyeron las siguientes medidas:

- (i) Proyecto de demarcación y señalización y la ejecución de este, en el cruce de Avenida Pedro Montt con Camino a Puerto, incorporando la siguiente señalética:
  - a) Proximidad de rotonda 2 unidades;
  - b) Proximidad paso de cebra 2 unidades, y
  - c) Velocidad máxima 2 unidades.
- (ii) Proyección de 4 caminos de rodados, 3 en el cruce existente de Avenida Pedro Montt con Camino a Puerto y 1 en Camino a Puerto en el término de la ciclovía que conecta a la vereda existente.
- (iii) Materialización de 72 metros lineales de valla peatonal en el paso peatonal existente en Avenida Pedro Montt.

Las mejoras propuestas están orientadas a asegurar un tránsito fluido y optimizar las condiciones de seguridad vial para los usuarios de la Rotonda y habitantes de la comuna de Natales. La implementación de este proyecto no solo cumple con las normativas de seguridad vial, sino que también contribuye a la reducción de conflictos vehiculares y a la mejora de la calidad de circulación.

Junto con la presentación de la solicitud a Vialidad, se acompañó la memoria descriptiva del Proyecto de mejora vial, elaborado por la consultora ITransporte, la cual contiene la descripción del proyecto y su justificación técnica. Asimismo, junto con la solicitud se acompañó un plano que ilustra la propuesta y un informe que contiene las especificaciones técnicas del proyecto, ambos elaborados por ITransporte.

Finalmente, mediante el Ord. N°560 de 8 de julio de 2025 se dio respuesta a la solicitud de factibilidad técnica de las mejoras en la rotonda de la comuna de Natales. En dicha instancia, se comunicó que la Dirección no otorgará la factibilidad solicitada, esto debido a que la ejecución directa de las obras por parte de una empresa privada no estaría conforme con la normativa sectorial vigente. Por tanto, en el marco del PdC e dio por finalizada la acción en el último reporte de avance presentado y se activó el impedimento asociado al rechazo de la propuesta por parte de la autoridad, teniéndose así por cumplida la acción.

- **Acción N°5: Humectación de sector estacionamientos y camino aledaño al sector sur del Proyecto para reducir emisiones de material particulado. El objetivo de esta acción es reducir las emisiones de material particulado, asociado al tránsito de vehículos, considerando la estimación de emisiones de material particulado asociadas al hecho infraccional imputado (1,94 t/año de MP10)**

Desde noviembre de 2023 (es decir, antes de la aprobación del PdC presentado) se dio inicio a la humectación del camino de la servidumbre y posteriormente de la zona de estacionamientos de la Planta, junto con la humectación de la Ruta Y-340, como consta en las fotografías fechadas y georreferencias de la humectación y los registros consolidados acompañados durante toda al ejecución del PdC. También se dejó constancia de los días en que, por las condiciones climáticas (chubascos, lloviznas, lluvia, escarcha, nieve), no fue necesario humectar las zonas indicadas.

Considerando que el objetivo de esta acción corresponde a reducir las emisiones de material particulado, asociado al tránsito de vehículos, atendida la estimación de emisiones de material particulado asociadas al hecho infraccional imputado (1,94 t/año de MP10), se solicitó a la consultora WSP la estimación de la eficacia de la humectación efectivamente realizada en los sectores de estacionamiento y camino aledaño al Proyecto. Asimismo, se incluyó el análisis de la eficacia del abatimiento de emisiones mediante la humectación de la Ruta Y-340, compromiso de la RCA asociada al Proyecto.

Los resultados de dichos análisis se consolidaron en el Informe “*Minuta Técnica: Estimación de Emisiones Atmosféricas*”, elaborado por WSP en octubre de 2025 (**Anexo 2.3**).

Los resultados de la referida minuta se presentan en la Tabla a continuación. En ella se presenta el resumen acumulado de las emisiones compensadas mediante la aplicación de la medida de humectación de caminos no pavimentados del PdC, detallando los valores de reducción anual de emisiones obtenidas entre enero 2024 a septiembre del 2025, así como la compensación acumulada.

**Tabla7: Resumen acumulado de la medida de humectación.**

Periodo	Reducción de emisiones por la acción de humectación (t/año)	Compensación Acumulada (t/año)	% acumulado de compensación en relación a la formulación de cargos
2024	0,85	0,85	43,81%
2025 <sup>18</sup>	0,58	1,43	73,71%

<sup>18</sup> Considera el período entre enero y septiembre 2025

Fuente: Elaboración propia de WSP, 2025 (Tabla N°5)

De los resultados presentados se observa que la compensación de emisiones de MP<sub>10</sub> para el periodo 2024 a septiembre de 2025 alcanza un total de 1,43 t/año, lo que corresponde a un 73,71% de la diferencia de emisiones de MP<sub>10</sub> estimadas del hecho constitutivo de la infracción N°1 de la Formulación de Cargos Res. Ex. N°1/Rol D-116-2023.

Adicionalmente, se analizaron también los niveles de actividad y resultados de la estimación de emisiones por humectación comprometido en RCA N°008/2019 en relación al cálculo de emisiones con los viajes efectivamente realizados entre enero 2024 y septiembre 2025.

De esta forma, en las Tablas N°7 y N°8 del Informe de estimación de Emisiones (Anexo 2.3.), se presentan las emisiones anuales correspondientes a la resuspensión de material particulado (MP<sub>10</sub>) en caminos no pavimentados, considerando escenarios con y sin la aplicación de la medida de humectación en la Ruta Y-340 (años 2024 y 2025). Los resultados obtenidos permiten observar una reducción total de 7,2 t/año de MP<sub>10</sub> durante el 2024 y de 5,1 t/año de MP<sub>10</sub> durante el periodo de enero a septiembre de 2025.

Los resultados obtenidos durante los años 2024 y 2025 evidencian una reducción de las emisiones de material particulado respirable (MP<sub>10</sub>) atribuible a la implementación de la medida de humectación en caminos no pavimentados. Esta estrategia fue aplicada en los caminos interiores del Proyecto, específicamente, en caminos interiores de acceso a la Planta, camino ingreso camiones, camino de ingreso de trabajadores para buses y el camino de ingreso de trabajadores para vehículos menores, conforme a lo comprometido por el titular en el PdC como se puede observar en la siguiente figura.

**Figura5:** Rutas de humectación propuestas en el marco del PDC de Planta Dumestre.



**Fuente:** Elaboración de WSP a partir de propuesta del PDC Refundido, informe de octubre 2025.

Por otra parte, la medida ha permitido compensar un total estimado de 1,43 t/año de MP10, distribuidas en 0,85 t/año en 2024 y 0,58 t/año en 2025, lo que corresponde a un 73,71% de la diferencia de emisiones de MP10 estimadas del hecho constitutivo de la infracción N°1 de la Formulación de Cargos Res. Ex. N°1/Rol D-116-2023.

Adicionalmente, los resultados obtenidos en relación con la medida de humectación comprometida en la RCA N°008/2019 del Proyecto para el tramo de la Ruta Y-340 evidencian una reducción total de 7,2 t/año de MP<sub>10</sub> durante el 2024 y 5,1 t/año de MP10 durante el periodo de enero a septiembre de 2025.

#### IV. CONCLUSIONES

En el presente acápite se resumen los fundamentos de hecho y argumentos de derecho que sustentan estos descargos, para el solo efecto de facilitar su entendimiento, no pretendiendo en modo alguno limitar el sentido y alcance de las alegaciones que en el presente escrito se desarrollan en extenso:

- k) El hecho infraccional imputado obedece a satisfacer necesidades de estabilidad y capacidad de soporte por la calidad arcillosa del suelo que se presentaron durante la fase de construcción. Las canteras adicionales se encontraban autorizadas, cerca del radio urbano, y permitían el uso de rutas autorizadas en la fase de operación.
- l) No se configura respecto del Cargo N°1 el supuesto de incumplimiento grave de medida, por centralidad, permanencia en el tiempo y grado de implementación, del artículo 36 N°2 letra e) de la LO-SMA. El principal flujo vehicular del Proyecto está previsto para la fase de operación y, además, existen un conjunto de medidas establecidas para resguardar la libre circulación, que han sido oportunamente implementadas. El incumplimiento imputado fue acotado en el tiempo y no subsiste desde hace 4 años.
- m) Respecto de ambos cargos de la FdC, no concurren circunstancias agravantes de responsabilidad para efectos de determinar la sanción conforme al artículo 40 de la LO-SMA y, en cambio, concurren circunstancias que justifican disminuir la cuantía de esta.
- n) En cuanto a la circunstancia de la letra a), el hecho materia de los descargos no ha generado un daño o peligro a componentes ambientales ni de otro tipo. Se descartan efectos en materia de vialidad (manteniendo la ruta un nivel de servicio A), lo que es consistente con que se utilizaron las mismas rutas autorizadas para la fase de operación respecto de las cuales la evaluación ambiental. Asimismo, se descartaron efectos asociados a las potenciales emisiones atmosféricas asociadas al hecho imputado y se descartó la afectación del componente de sistemas de vida y grupos humanos



- o) En cuanto a la circunstancia de la letra b) el hecho materia de los descargos no ha generado afectación a la salud de la población, en tanto se descartan efectos en emisiones atmosféricas.
- p) En cuanto a la circunstancia de la letra c), el hecho materia de descargos no ha generado beneficio económico, por el contrario, ha implicado un costo adicional para el Titular, el que, adicionalmente, a asumido el costo de acciones correctivas de retorno al cumplimiento.
- q) En cuanto a la circunstancia de la letra d), la administración actual de Australis, con toma de control efectivo desde junio de 2022, asumió funciones con posterioridad al término del hecho infraccional, al cierre de la fase de construcción.
- r) En cuanto a la circunstancia de la letra e) la Unidad Fiscalizable no cuenta con procesos sancionatorios anteriores.
- s) En cuanto a la circunstancia de la letra f), la situación económica y financiera del Grupo Australis, al que pertenece la Planta Dumestre, se ha visto mermada sustancialmente con motivo del Ajuste Global de Producción adoptado por la administración actual, desde el año 2022 a la fecha.
- t) En cuanto a la circunstancia de la letra g) el PdC aprobado se ha mantenido en ejecución a la fecha, con un avanzado grado de implementación.
- u) En cuanto a la circunstancia de la letra h), el hecho materia de estos descargos, en base a los antecedentes del Procedimiento Sancionatorio, no ha causado detrimento material a ningún área silvestre protegida del Estado ni ha vulnerado su objeto de protección.
- v) Por último, en cuanto a la circunstancia de la letra i) del artículo 40 de la LO-SMA:
  - i. El Titular ha demostrado colaboración en el presente procedimiento.
  - ii. El Titular ha implementado acciones correctivas.

## **V. PETICIONES CONCRETAS**

Que, en razón a las consideraciones antes expuestas, se solicita a esta Superintendencia, en razón de los fundamentos de hecho y argumentos de derecho expuesto en el cuerpo de esta presentación:

- (a) Tener por presentados, dentro de plazo, los descargos de mi representada relativos a las infracciones imputadas a la Planta Procesadora de Recursos Hidrobiológicos Puerto Demaistre en la Res. Ex. N°1/Rol D-116-2023 de la Superintendencia del Medio Ambiente.
- (b) Que, respecto del Cargo N°1 se absuelva o, o en su defecto, se aplique a Dumestre la mínima sanción que en derecho corresponda, conforme al mérito del proceso.

**PRIMER OTROSÍ:** Se solicita a esta Superintendencia que, en virtud de lo establecido por el artículo 50 de la LO-SMA, se dicte el inicio de un término probatorio que permita acompañar los antecedentes

técnicos pertinentes y conducentes con lo desarrollado en los descargos contenidos en lo principal de este escrito.

Lo anterior, sin perjuicio de los derechos que les corresponden a todas las personas en sus relaciones con la Administración del Estado, particularmente aquella escrita en el artículo 17 letra g) de la Ley N° 19.880, esto es, *“Formular alegaciones y aportar documentos en cualquier fase del procedimiento anterior al trámite de audiencia, que deberán ser tenidos en cuenta por el órgano competente al redactar la propuesta de resolución”*.

**SEGUNDO OTROSÍ:** Solicito a Ud. tenga por acompañados los siguientes documentos, los cuales se encuentran disponibles en el siguiente enlace de descarga:



#### **ANEXO 1- ANTECEDENTES SOBRE EL HECHO N°1**

**Anexo 1.1.** Estudio de Mecánica de Suelos del Terreno de emplazamiento de la Planta “Construcción Planta Procesos ONA, Puerto Natales” elaborado por la Consultora Geotecnia Patagonia en noviembre de 2018

**Anexo 1.2.** Informe Geotécnico “Proyecto: “Estudio Geotécnico De Pozo Empréstito, Sr. Ricardo Helmer Para Planta De Procesos ONA, Puerto Natales, XIIa Región”, elaborado por Asesorías Geotecnia Patagonia Ltda., en enero de 2019

**Anexo 1.3.** Autorizaciones municipales canteras Zúñiga, Olvado Macías y Arimaq, para el periodo asociado al hecho infraccional.

#### **ANEXO 2: ANÁLISIS DE EFECTOS**

**Anexo 2.1.** “Informe de Efectos Proyecto “Planta Procesadora de Recursos Hidrobiológicos Puerto Demaistre”, Comuna de Puerto Natales (Mayo 2023)”, elaborado por la consultora ITransporte,

**Anexo 2.2.** Informe de Estimación De Emisiones Atmosféricas Relacionado A Formulación De Cargos Res. Ex. N°1 / Rol D – 116 – 2023 Y Observaciones Al Programa De Cumplimiento Presentado Por Procesadora Dumestre Limitada - Res. Ex. N° 5 / Rol D-116-2023”, elaborado por la Consultora WSP en diciembre de 2023

**Anexo 2.3.** “Minuta Técnica: Estimación de Emisiones Atmosféricas”, elaborado por WSP en octubre de 2025

**Anexo 2.4.** Informe “Minuta Técnica Componente Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos”, elaborado por la Consultora Gisoc en mayo de 2023.

**Anexo 2.5.** Informe “Minuta Técnica Componente Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos, Procedimiento Sancionatorio Rol D-116-2023 de la SMA”, elaborado por GISOC Consultores en diciembre de 2024

#### **ANEXO 3-COSTOS EJECUCIÓN ACCIONES CORRECTIVAS**

**Anexo 3.1.** Órdenes de Compra a Consultoras asociadas a la tramitación de las acciones N°3 y N°4 del PDC

**Anexo 3.2.** Facturas asociadas al servicio de humectación y al agua potable utilizada para dicho fin (2024-2025)

**TERCER OTROSÍ:** Se hace presente que Procesadora Dumestre Limitada hará uso de los medios de prueba que franquea la ley durante la instrucción de este procedimiento sancionatorio, de modo de acreditar los hechos en los cuales fundamenta sus descargos. Estos medios de prueba buscarán acreditar las circunstancias objetivas de los supuestos de hecho de este procedimiento y las circunstancias subjetivas que configuran las circunstancias alegadas, correspondientes principalmente a informes elaborados por expertos en las materias relevantes asociadas a los cargos imputados a la Unidad Fiscalizable en análisis.

Los antecedentes señalados son fundamentales para la defensa de mi representada, pues permitirán acreditar las alegaciones formuladas en los presentes descargos.

**JOSE LUIS  
FUENZALIDA  
RODRIGUEZ**

Firmado digitalmente  
por JOSE LUIS  
FUENZALIDA  
RODRIGUEZ  
Fecha: 2025.10.16  
20:16:17 -03'00'

José Luis Fuenzalida Rodríguez  
**PROCESADORA DUMESTRE LIMITADA.**