

MCPB

**DICTAMEN PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO  
SANCIONATORIO, ROL D-27-2014**

**I. MARCO NORMATIVO APLICABLE**

1. En la elaboración del presente dictamen, se ha tenido como marco normativo aplicable la Ley N° 20.417, que contiene la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, LO-SMA); la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, Ley 19.300); la Ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado (en adelante, Ley 19.880); el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, Decreto Supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente (en adelante, Reglamento SEIA); el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, del año 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; el Decreto Supremo N°38, de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente (en adelante, D.S. N°38/2011 del MMA); el Decreto N° 76, de 10 de octubre de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra Superintendente del Medio Ambiente; la Resolución Exenta N°424, del 12 de mayo de 2017, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que fija la Organización Interna de la Superintendencia del Medio Ambiente; la Resolución Exenta N° 1002, de 29 de octubre de 2015, de la Superintendencia del Medio Ambiente; y la Resolución N° 1.600, de 30 de octubre 2008, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

**II. ANTECEDENTES GENERALES DE LA INSTRUCCIÓN**

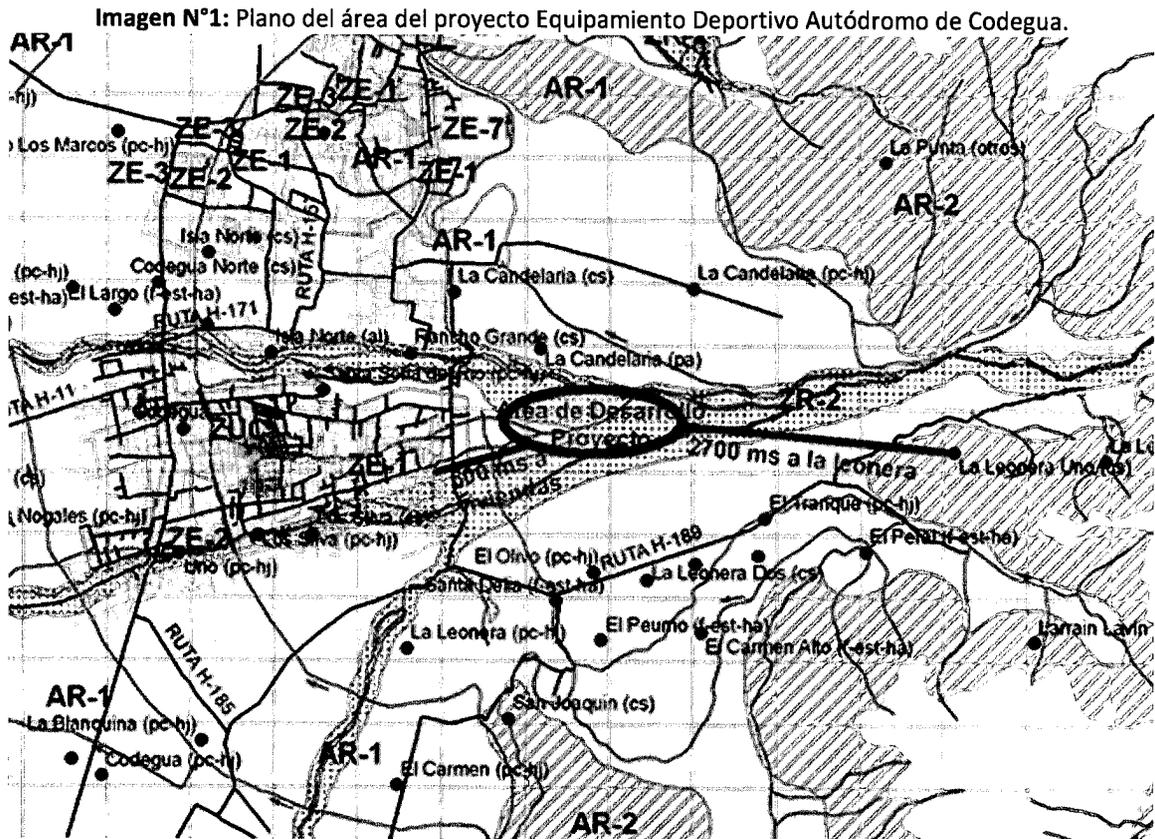
**A. Sujeto infractor**

2. El presente procedimiento administrativo sancionatorio se inició por medio de la Res. Ex. N°1/D-27-2014, del 30 de diciembre de 2014, mediante la cual se formularon cargos contra Inversiones la Estancilla S.A. (en adelante, Inversiones Estancilla), titular del proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua" (en adelante también, el proyecto), cuya Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, DIA) fue calificada favorablemente mediante Resolución Exenta N°86, de 17 de abril de 2012, por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins (en adelante, RCA N°86/2012).

**B. Descripción del proyecto**

3. El proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua fue ingresado al SEA de la VI Región el día 14 de noviembre de 2011. En la DIA presentada se indica que su objetivo principal es la ejecución de equipamiento no residencial y deportivo de escala menor, destinado a la práctica del automovilismo en distintas categorías. En la evaluación ambiental del proyecto, se estableció que el área a ser intervenida se limitaría a 5.3 has en el sector de la Estancilla, insertas en un predio de 81 hectáreas, ubicadas a 18 kilómetros al noreste de la ciudad de Rancagua, en la comuna de Codegua. La localización es definida en el mapa

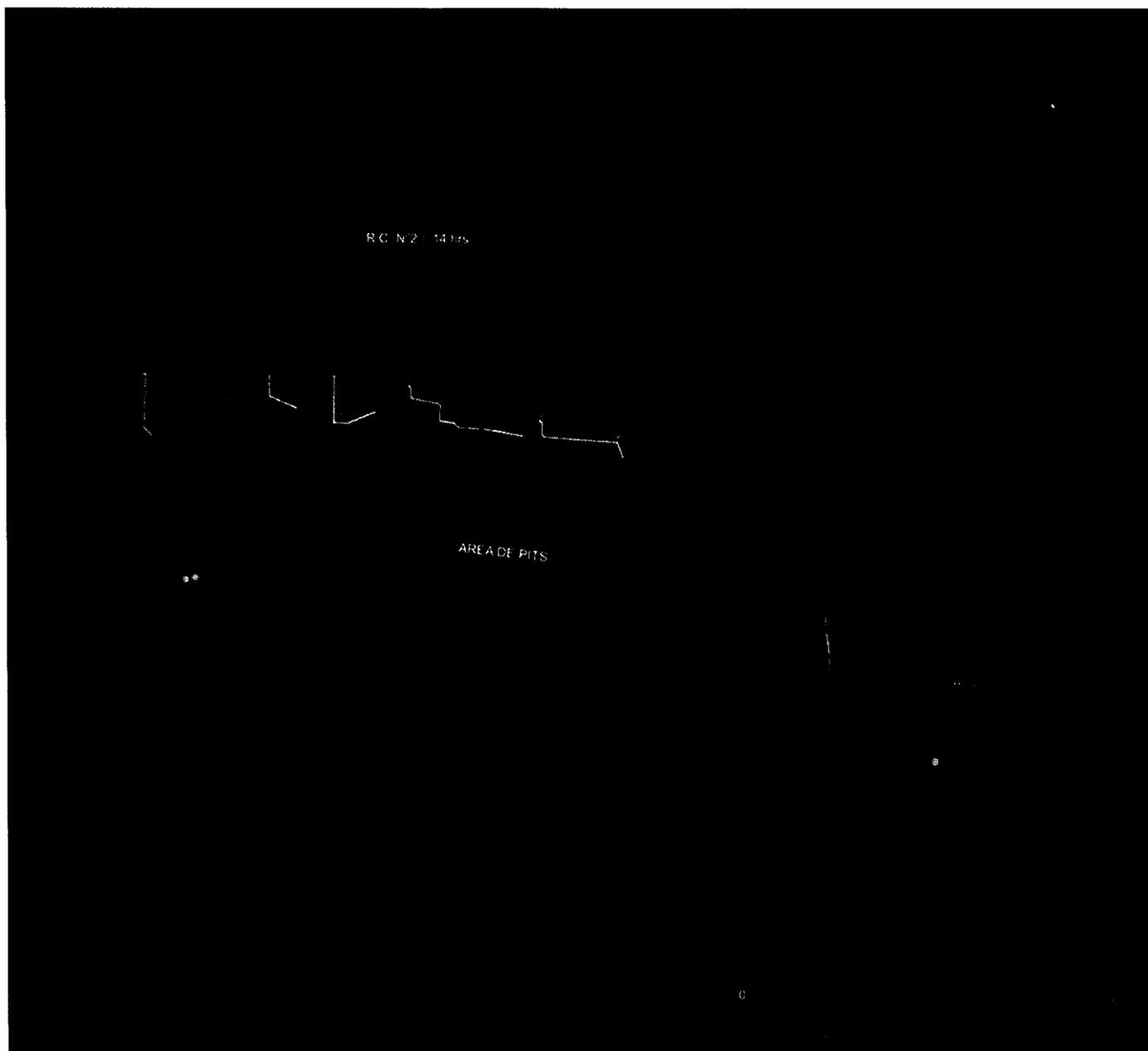
acompañado en la Adenda N°1 de la evaluación ambiental del proyecto, el cual se incorpora a continuación:



Fuente: Adenda 1, Proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua.

4. En la evaluación ambiental del proyecto se incorporó un plano adicional, en el cual se identifican las áreas a ser intervenidas. Este plano fue acompañado en la Adenda N°1 del proyecto, como respuesta al ICSARA N°1, en el cual se requirió a la empresa graficar la localización del proyecto en cartografía síntesis, digital y georreferenciada, con imagen digital de terreno a escala 1:25.000, considerando el área de intervención del proyecto por equipamiento e infraestructura, además de otros aspectos que se indican en el mismo ICSARA. El plano acompañado se incorpora a continuación:

**Imagen N°2: Planta Autódromo Internacional de Codegua.**



**Fuente:** Adenda 1, Proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua, Anexo 1, Plano Autódromo Internacional de Codegua.

5. Según el cronograma expuesto en la DIA el proyecto se desarrollaría en el segundo semestre de 2011. La etapa de construcción tendría una duración aproximada de 5 meses e implicaría lo siguiente: el cierre perimetral del predio; la preparación del terreno, limpieza de la cobertura vegetal y emparejamiento del terreno; instalación de faenas; construcción de torre de control; construcción de obras de servicios; trazado de la pista y demás instalaciones, para la aplicación de estabilizado y posterior asfaltado. La pista de asfalto, como se indica en el numeral 3.7.2 de la RCA N°82/2012, sería de 3,5 hm de longitud y 8 a 12 metros de ancho.

6. Las superficies de las obras a ser construidas son las que se describen en el siguiente cuadro:

**Cuadro N°1:** Superficies infraestructura proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua.



Sector	Superficie (m2)
Pista	29.321
Planta Torre	64
Baños	47
Acceso	5.336
Planca pits	8.628
Estacionamientos	10.000
Total	53.286

Fuente: Numeral 3.7.3.1 de la RCA N°82/2012.

7. Respecto a la fase de operación, se indica en la DIA del proyecto que las principales actividades a desarrollarse durante esta fase consisten en eventos automovilísticos de diferentes categorías, los cuales se desarrollarán con una frecuencia de tres veces a la semana: los días viernes de 14:00 a 18:00 hrs; sábado de 9:00 a 15:00 hrs; y domingo de 9:00 a 15:00 hrs. El público es acotado a 1.000 personas máximo. La cantidad de vehículos de carrera se limita a 45, mientras que la cantidad de vehículos de público es de 145. Lo anterior quedó refrendado en el numeral 3.7.2 de la RCA N°82/2012.

### III. ANTECEDENTES PREVIOS A LA FORMULACIÓN

#### DE CARGOS.

8. Con fecha 15 de abril de 2014, la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, también, SMA) tomó conocimiento de la denuncia presentada por doña Olga Andrea León Segura, vecina del proyecto, en contra de Inversiones Estancilla, por la emisión de ruidos molestos producto de la realización de carreras en el Autódromo de Codegua, señalando que las carreras se estarían extendiendo desde las 9.00 am a 6.30 pm, esto es, fuera de los horarios autorizados por la RCA N°86/2012.

9. Mediante escritos de fecha 13 de junio de 2014 y 3 de septiembre de 2014, doña Olga León Segura complementó su denuncia, haciendo referencia a un conjunto de incumplimientos en los que habría incurrido Inversiones Estancilla a la RCA N°86/2012. Dentro de ellos se encontraría la falta de barreras acústicas según las especificaciones comprometidas; la construcción de infraestructura no autorizada; la ejecución de una etapa de "marcha blanca"; y el no cumplimiento de los horarios de funcionamiento y la realización de carreras con más vehículos de los autorizados.

10. Con fecha 24 de abril 2014 la SMA recibió una denuncia presentada por Hugo Enrique Cuevas González, en representación de la Junta de Vecinos N°199 Reserva la Candelaria, en contra de Inversiones Estancilla. En dicha denuncia se indica que el Autódromo de Codegua habría comenzado a funcionar el día viernes 11 de abril, y que los días 11, 12, 18, 19 y 20 de abril se habrían realizado carreras de autos y motos, las que habría generado ruidos molestos que habrían afectado a los vecinos de la Parcelación Reserva la Candelaria. Se indica también que el Autódromo de Codegua no contaría con las barreras acústicas, cubreras ni arborización propuesta en la RCA.

11. El 19 de mayo de 2014, la Superintendencia del Medio Ambiente recibió una nueva denuncia de doña Gloria Marisol Hevia Alzerreca, en contra de Inversiones Estancilla, en la cual indica que la empresa habría incurrido en un conjunto de infracciones a su RCA, dentro de las cuales se encontraría el haber comenzado a operar sin aprobación municipal; no haber implementado las barreras de ruido comprometidas; no haber

cumplido con las obligaciones relativas a reforestación; no haberse hecho cargo de la protección y mantención de la rivera del estero Codegua y no estar cumpliendo con las mediciones de ruidos.

12. La Unidad de Instrucción de Procedimientos Sancionatorios de la Superintendencia del Medio Ambiente remitió, con fecha 7 de julio de 2014, a la División de Fiscalización Ambiental de la misma Superintendencia, un Formulario de Actividades de Fiscalización Ambiental, el cual se requirió la fiscalización del proyecto, especialmente el cumplimiento de diferentes condiciones contenidas en la RCA N°86/2012.

13. Los días 10 de septiembre y 7 de noviembre 2014, funcionarios de la Corporación Forestal Nacional (en adelante, CONAF), el Servicio Agrícola y Ganadero (en adelante, SAG), la SEREMI de Obras Públicas y la SMA, de la región del Libertador Bernardo O'Higgins, realizaron una inspección de fiscalización al proyecto. De aquella actividad de fiscalización se dejó constancia en el Informe de Fiscalización Ambiental titulado "Autódromo Codegua", disponible en el expediente de fiscalización DFZ-2014-414-VI-RCA-IA (en adelante, IFA Autódromo de Codegua 2014) en el cual se da cuenta, entre otros, de los siguientes hechos:

- Solo se constató la existencia de dos obras indicadas por encargados como "barreras acústicas", de las cuatro proyectadas, las cuales consisten en acopios de áridos que no tienen la altura indicada en la RCA.
- Las "barreras acústicas" no cuentan con cumbreras.
- Inexistencia de proyectos de arborización para la atenuación de ruido.
- Superación de límites de ruidos establecidos por el D.S. N°38/2011 MMA, en los puntos receptores N° 2 y N° 3 (ubicados en sector Reserva de La Candelaria).
- El titular realizó una obra de barrera acústica con material fluvial, lo que significó la remoción de material del cauce del estero Codegua del orden de 198.000 m<sup>3</sup>.
- Se observó modificación de cauce consistentes en excavaciones, remoción de material, obras de relleno de material para protección de ribera e intervención de a lo menos tres defensas fluviales preexistentes, las que fueron cubiertas por las barreras acústicas confeccionadas con material de árido (fluvial).
- Existencia de trabajos de extensión de la pista principal, la cual tendrá una longitud de 4,8 Km aproximados, superior a lo autorizado por RCA, que alcanzan los 3,5 Km. El ancho mínimo (14 m) y máximo (20 m) también son superiores a lo autorizado mediante RCA N°86/2012.
- Se constató la existencia de infraestructura no autorizada dentro del equipamiento señalado en la RCA, como un boulevard y un helipuerto.
- Se observó un cambio en el trazado de la pista propuesto en la RCA así como la incorporación de una pista de karting.
- Se constató que se estarían desarrollando eventos de motocicletas.
- Se observó que actividades incluyen entrenamientos y clasificaciones las cuales se realizaron desde las 13:00 el día viernes 7-11-2014 y que de acuerdo a programa se extienden hasta las 19:00 horas, no cumpliéndose con el horario señalado en la RCA de



14:00 a 18:00 horas para este día. Para el día sábado 8, el titular no cumpliría con el horario hasta las 15:00 ya que el mismo programa indica actividades hasta las 18:30. Finalmente para el día domingo 9, titular no cumpliría con horario de inicio de actividades, ya que el primer evento se desarrollaría a las 18:20 horas.

- El titular no llevó a cabo la reforestación compensatoria de una superficie de 15,24 ha, por lo cual tampoco se ha generado un corredor biológico.
- No se ejecutó la creación de microhábitats para la relocalización de vertebrados terrestres.
- El titular efectuó descepado de la totalidad de las formaciones xerofíticas que permanecían en el predio, abarcando una superficie de 41 ha., adicionales a las 13,7 ha. ya denunciadas y sancionadas por el Juzgado de Policía Local durante el año 2011.

14. En la misma actividad de fiscalización se requirió al titular un conjunto de información la cual no fue proporcionada. Dentro de la información requerida y no entregada, se encuentra la siguiente:

- Autorizaciones de modificación de cauce.
- Autorización de faena de extracción de áridos de empresa contratada y que incluya detalles de volumen de extracción.
- Comprobante de entrega de planos *as built* en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado.

15. Con fecha 22 de diciembre de 2014, funcionarios de la SMA tomaron declaración a don Carlos Patricio Leiva, gerente general de la empresa Áridos Cachapoal, quien fue acompañado en su declaración por don Claudio Leiva Valdivia, jefe de operaciones de la misma empresa.

16. Con fecha 23 de diciembre de 2014, la División de Sanción y Cumplimiento de la Superintendencia del Medio Ambiente, requirió, mediante Memorándum N°433 a la División de Fiscalización de la misma Superintendencia, una aclaración respecto al IFA Autódromo de Codegua 2014, en lo que dice relación a la ampliación de la pista de carreras del recinto.

17. Con fecha 29 de diciembre de 2014, la División de Fiscalización remitió a la División de Sanción y Cumplimiento de la SMA, el Memorándum N°198/2014, por medio del cual se complementa el IFA Autódromo de Codegua 2014, y en el cual se señala que *"[l]as actividades observadas y constatadas durante la inspección ambiental realizada el día 10 de septiembre de 2014, consistían en trabajos de relleno, compactado y nivelación de una nueva sección de pista, observándose la presencia de maquinaria motoniveladora trabajando en esta sección al momento de la inspección, realizando las nivelaciones de la carpeta de las extensiones de la pista"*. En el mismo memorándum se agrega que *"[c]on fecha posterior se ha podido constatar, tanto en visita del día 7 de noviembre como de información recolectada en internet, que los trabajos de extensión de pista constatados en actividad de inspección de 10 de septiembre han finalizado con el asfaltado de esta y que al menos para la actividad automovilística realizada el fin de semana del 7-8-9 de noviembre 2014 Súper TC 2000, éste sector fue utilizado para carreras"*.

#### IV. FORMULACIÓN DE CARGOS

18. El día 30 de diciembre de 2014, mediante la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014, la SMA procedió a formular cargos en contra de Inversiones Estancilla por los siguientes cargos:

Hechos que se estiman constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
<p>1. Extracción industrial de áridos del estero Codegua y construcción de una ampliación de la pista de carreras con una superficie construida mayor a 5.000 m<sup>2</sup>, sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental que lo autorice.</p>	<p><b>Artículo 10, ley 19.300.</b></p> <p><i>“Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental, son los siguientes:”</i></p> <p><i>“i) Proyectos de desarrollo minero, incluidos los de carbón, petróleo y gas comprendiendo las prospecciones, explotaciones, plantas procesadoras y disposición de residuos y estériles, así como la extracción industrial de áridos, turba o greda”</i></p> <p><i>“g) Proyectos de desarrollo urbano o turístico, en zonas no comprendidas en alguno de los planes evaluados según lo dispuesto en el Párrafo 1 Bis”</i></p> <p><b>Artículo 3, letras i.5. y g.2, D.S. N°40 de 2013, del Ministerio de Medio Ambiente.</b></p> <p><i>“i.5. Se entenderá que los proyectos o actividades de extracción de áridos o greda son de dimensiones industriales cuando:”</i></p> <p><i>“i.5.2. Tratándose de extracciones en un cuerpo o curso de agua, el volumen total de material a remover durante la vida útil del proyecto o actividad sea igual o superior a veinte mil metros cúbicos (20.000 m<sup>3</sup>) tratándose de las Regiones de Arica y Parinacota a Coquimbo, o a cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m<sup>3</sup>), tratándose de las Regiones de Valparaíso a Magallanes y Antártica Chilena, incluida la Región Metropolitana de Santiago”</i></p> <p><i>“g.2. Se entenderá por proyectos de desarrollo turístico aquellos que contemplen obras de edificación y urbanización destinados en forma permanente al hospedaje y/o equipamiento para fines turísticos, tales como centros para alojamiento turístico; campamentos de turismo o campings; sitios que se habiliten en forma permanente para atracar y/o guardar naves especiales empleadas para recreación; centros y/o canchas de esquí, playas, centros de aguas termales u otros, que contemplen al menos una de las siguientes características:</i></p> <p><i>a) superficie construida igual o mayor a cinco mil metros cuadrados (5.000 m<sup>2</sup>);</i></p>



Hechos que se estiman constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
	<p>b) superficie predial igual o mayor a quince mil metros cuadrados (15.000 m<sup>2</sup>);  c) capacidad de atención, afluencia o permanencia simultánea igual o mayor a trescientas (300) personas;  d) cien (100) o más sitios para el estacionamiento de vehículos;  e) capacidad igual o superior a cien (100) camas;  f) doscientos (200) o más sitios para acampar; o  g) capacidad para un número igual o superior a cincuenta (50) naves.”</p>
<p>2. No se han implementado barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto, ni se ha realizado arborización como medida complementaria de atenuación de ruido.</p>	<p><b>Considerando 3.7.5, RCA N° 86/2012</b></p> <p>“Se incorporan barreras acústicas en los cuatro sectores habitados cercanos al proyecto, identificados en el “Estudio Acústico” adjunto en los anexos de la Adenda 1. Se instalan cubreras, consistentes en un dispositivo geométrico que se ubica sobre las barreras acústicas, y que proporcionan un efecto adicional de atenuación. (...). Todas las pantallas acústicas tienen una altura de 5 m.”</p> <p><b>Adenda 1 pregunta 23 y 24, punto 7, proceso de evaluación RCA N°86/2012.</b></p> <p><b>“RESPUESTA:</b>  Se solicita ver respuesta anterior  (...) se observa que en los puntos de evaluación 2 (sector la Candelaria) y 3 (sector la Leonera) los niveles se encuentran sobre los límites máximos permitidos según el D.S. N° 146/97 del MINSEGPRES, por lo cual se deberán considerar medidas de control de ruido, las cuales se detallan a continuación. (...)El proyecto contempla la incorporación de medidas de control de ruido, las que consisten en barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto. Además dichas barreras contemplan la instalación de cubreras (...). Las barreras acústicas recomendadas deberán cumplir con la doble finalidad de un aislamiento y una absorción adecuados al fin propuesto y acordes con las especificaciones de la Normativa Comunitaria, EN 1793:199972 y con las normas no acústicas EN 1794-1E, 2E3, referentes a desempeño mecánico y requerimientos de estabilidad, seguridad y ambientales. (...) todas las pantallas acústicas modeladas tienen una altura de 5 metros. En la siguiente ilustración se muestra la ubicación de las barreras acústicas además se muestra la ubicación de proyecto de arborización el cual generará también atenuación acústica.”</p> 

Hechos que se estiman constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
	<p>Página 22, "Evaluación de Impacto Acústico. Línea de Base – Proyección y Evaluación. Niveles de Presión Sonora", Adenda 1, proceso de evaluación RCA N°86/2012.</p> <p>"En la siguiente ilustración se muestra la ubicación de las barreras acústicas además se muestra la ubicación de proyecto de arborización el cual generará también atenuación acústica".</p>
<p>3. Afectación del cauce del estero Codegua -por la extracción de material y la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero.</p>	<p><b>Considerando 6, RCA 86/2012.</b></p> <p><i>"se protege y mantiene el estado de las riberas del estero Codegua que limitan con el proyecto, en una franja continua conformada por las defensas fluviales existentes y las zonas de reforestación graficadas en el Plan de Corrección (...)"</i>.</p> <p><b>Adenda 1, punto 3, RCA 86/2012. Permisos Ambientales Sectoriales pregunta 23 y 24, punto 7.</b></p> <p><i>"(...) El titular no ha incluido medidas de mitigación dado que el proyecto no considera la intervención del cauce natural frente a eventuales crecidas del estero Codegua, por lo que no solicita el permiso ambiental señalado."</i></p> <p><b>Adenda 2, pregunta 25, RCA 86/2012.</b></p> <p><i>"Si bien los planos de planta del proyecto, identifican defensas fluviales, estas corresponden a las existentes en el sector, por lo cual no se intervendrán estas ni la caja del cauce asociado a ella, como se señaló en la adenda 1".</i></p>
<p>4. Construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto "Equipamiento deportivo Autódromo de Codegua", consistente en un boulevard y un helipuerto.</p>	<p><b>Considerando 3.7.2., RCA 86/2012.</b></p> <p><i>"El proyecto tiene como objetivo la ejecución de equipamiento deportivo de escala menor y no residencial, destinado a la práctica del automovilismo en distintas categorías, con una capacidad de acogida de 1.000 espectadores y 145 estacionamientos. Se implementa una pista de asfalto de 3,5 Km de longitud y 8 a 12 metros de ancho, con instalaciones complementarias, tales como un sector de pits y una torre de control de la</i></p>



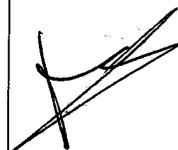
Hechos que se estiman constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
	<p><i>actividad deportiva como elementos estructural propio del desarrollo de este tipo de deportes."</i></p>
<p>5. Realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014.</p>	<p><b>Considerando 3.7.3.2., RCA 86/2012.</b></p> <p><i>"Las actividades que se desarrollan en la fase de operación consisten en eventos automovilísticos de diferentes categorías. Los eventos se desarrollan con una frecuencia estimada de tres veces por semana (viernes, sábado y domingo), tal como se caracteriza a continuación:</i></p> <p><u>Duración:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Viernes: 14:00 a 18:00 horas</i></li> <li>- <i>Sábado: 9:00 a 15:00 horas</i></li> <li>- <i>Domingo: 9:00 a 15:00"</i></li> </ul>
<p>6. No reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original.</p>	<p><b>Considerando 4.1.1., RCA 86/2012.</b></p> <p><i>"El proyecto efectuó corta anticipada de 13,7 hectáreas de formaciones xerofíticas para realizar labores de despeje del trazado de la pista del autódromo y para las áreas destinadas a infraestructura, antes de la presentación al Sistema de evaluación de Impacto Ambiental. (...) En el cuerpo de anexos de la Adenda 2, se adjunta el Plan de Corrección de acuerdo al formulario que establece la Ley 20.283/2008 del Ministerio de Agricultura, y la cartografía existente. La superficie a reforestar es de 15,24 ha, área por sobre el valor cortado (13,7 ha). (...). La reforestación se efectúa con espino, quillay y litre, con una densidad de plantas por hectáreas de 150 (espino), 150 (quillay), y 100 (litre), teniendo una resultante de formación forestal y xerofítica. (...) Plan de Corrección también incorpora 4 riegos en temporada estival, correspondiente a los meses de diciembre, enero, febrero y marzo. (...) La forestación a establecer es protegida mediante un cerco compuesto por postes sulfatados cada 3 metros, malla de 7 hebras y una hebra de alambre de púas en el borde superior. Se establecen las puertas de acceso correspondientes, las que se manejan con llave." (...) el proyecto imparte un programa de prevención de incendios para empelados, referido a la acciones, normas; y en general, a todas las actividades tendientes a evitar que se inicien los incendios forestales. (...)</i></p> <p><b>Considerando 4.1.2., RCA 86/2012.</b></p> <p><i>"Se reforesta con espino, quillay y litre en una relación de 1:5 respecto a la situación original, lo que</i></p>



Hechos que se estiman constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
	<p>permite generar un corredor biológico en la caja del estero Codegua, teniendo una resultante de formación forestal y xerofítica. De esta manera, dadas las condiciones de sitio, se generan microhábitats favorables, para protección de especies de baja movilidad. Además se prohíbe toda forma de caza y/o captura de fauna silvestre, junto con la aplicación de las acciones para la protección de la fauna descrita en la caracterización ambiental.”</p>
<p>7. Eliminación de formaciones vegetales en una superficie de 41 has, diversas a las 13.7 has afectadas originalmente por la corta anticipada.</p>	<p><b>Considerando 5, RCA N°86/2012.</b></p> <p><i>“Literal e) del artículo 11 de la Ley 19.300 ‘Se debe realizar un estudio de impacto ambiental si el proyecto o actividad genera o presenta alteraciones significativas, en términos de magnitud o duración, del valor paisajístico o turístico de una zona’. (Artículo 10 del Reglamento del SEIA).</i></p> <p><i>En consideración a las características de un equipamiento deportivo de escala menor, en cuanto a afluencia de público, además de considerar las características propias de este tipo de actividades, no se consideran otros usos que los mencionados en el sector de desarrollo inmediato del proyecto, con la finalidad de mantener y conservar las características de seguridad que deben tener este tipo infraestructura deportiva. Es voluntad del titular que la identidad paisajística de los sectores del predio donde no se desarrolla tránsito de vehículos y personas, se mantenga con nula intervención, especialmente lo referido a las formaciones de cactáceas presentes, con la finalidad de dar un marco distinto a otros proyectos de este tipo, manteniendo las condiciones naturales del sector.</i></p> <p><i>Dado que el proyecto deportivo a diferencia de otras disciplinas, considera una ocupación de suelo de muy baja densidad (10%), no se aplican acciones especiales de control paisajístico, ya que la calidad visual hacia las cuencas precordilleranas se mantiene intacta, incluso desde una distancia de 25 metros de la torre de control. Las dependencias correspondientes a graderías y baños constituyen sectores de menor cuantía, que no tienen mayor impacto visual, por situarse en sectores aledaños al tránsito de público, que en la actualidad corresponden a sitios baldíos y degradados en su calidad paisajística. Las obras no alteran la actual configuración del territorio; es decir, las acciones que se sometan sobre él no significan una alteración de la calidad ni pérdida de la fragilidad visual de conformación. Por el contrario, se conecta a áreas</i></p>



Hechos que se estiman constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
	<p><i>residenciales consolidadas, entregando una continuidad a este tipo de paisaje."</i></p> <p><b>En la Adenda 1, Anexo, Biodiversidad, RCA N°86/2012</b></p> <p><i>"Es posible observar otras especies herbáceas anuales, así como algunos individuos de las especies arbustivas como espino y formaciones xerófitas. Sin embargo dadas las características del proyecto la intervención total de cerca de 81 háts no supera el 7% del total, así como las condiciones paisajísticas de formaciones xerófitas no serán intervenidas por el proyecto, ya que estas constituyen el sello paisajístico que será parte de la promoción de este. Así también las áreas de formación xerófitas serán cuidadas respecto del proyecto no siendo posible su intervención por acción de terceros y/o los titulares del proyecto."</i></p>
<p>8. Superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 MMA, detectada en la fiscalización.</p>	<p><b>Considerando 4.1.2., RCA N°86/2012</b></p> <p><b>"4.1.2. Legislación Específica Aplicable al Proyecto"</b></p> <p><b>"Generación de Ruido</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Decreto Supremo N°146/1998 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia".</b></li> </ul> <p>"En la etapa de operación, la emisión de ruido se genera por el sonido que emiten los autos en competencia. En los puntos de evaluación denominados 2 (vivienda ubicada al norte) y 3 (vivienda ubicada al sureste) del "Estudio Acústico" de los anexos de la Adenda 1, los niveles se encuentran sobre los límites máximos permitidos según el D.S. N° 146/97 del MINSEGPRES; por lo tanto, se aplican las siguientes acciones de minimización de ruidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se incorporan barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto.</li> <li>- Se instalan cumbreras consistentes en un dispositivo geométrico que se ubica sobre las barreras acústicas, y que proporcionan un efecto adicional de atenuación.</li> </ul> <p>Las barreras acústicas recomendadas cumplen con la doble finalidad de un aislamiento y una absorción adecuada al fin propuesto, acordes con las especificaciones de la Normativa Comunitaria, EN 1.793:19.972 y con las normas no acústicas EN 1.794-1E, 2E3, referentes a desempeño mecánico y requerimientos de estabilidad, seguridad y ambiental. Las características constructivas de las barreras son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Densidad Superficial mayor o igual a 15 kg/m2.</li> </ul>



Hechos que se estiman constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas						
	<p>- STC4: 29 dB o superior. - Todas las pantallas acústicas tienen una altura de 5 m.”</p> <p><b>D.S. N°38/11MMA</b></p> <p>“Artículo 7° .- Los niveles de presión sonora corregidos que se obtengan de la emisión de una fuente emisora de ruido, medidos en el lugar donde se encuentre el receptor, no podrán exceder los valores de la Tabla N° 1</p> <p>(extracto Tabla N° 1 D.S. N°38/11MMA)</p> <table border="1" data-bbox="829 807 1360 907"> <thead> <tr> <th>Zona</th> <th>De 7 a 21 horas [dBA]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zona II</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Zona III</td> <td>65</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Artículo 9° .- Para zonas rurales se aplicará como nivel máximo permisible de presión sonora corregido (NPC), el menor valor entre:</b></p> <p>a) Nivel de Ruido de Fondo + 10 dB(A) NPC para Zona III de la Tabla N° 1”</p> <p>“Artículo 23°.- La presente norma de emisión entrará en vigencia dos años después que se publique en el Diario Oficial el decreto que la establezca . A partir de esa fecha, quedará sin efecto el D. S. N° 146, de 1997, de MINSEGPRES.”</p>	Zona	De 7 a 21 horas [dBA]	Zona II	60	Zona III	65
Zona	De 7 a 21 horas [dBA]						
Zona II	60						
Zona III	65						
<p>9. No cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autorizaciones de modificación de cauce.</li> <li>- Autorización de faena de extracción de áridos de empresa contratada y que incluya detalles de volumen de extracción.</li> <li>- Comprobante de entrega de planos Asbuilt en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado.</li> </ul>	<p><b>Letra e), artículo 3, LO-SMA.</b></p> <p>“Artículo 3º.- La Superintendencia tendrá las siguientes funciones y atribuciones:”</p> <p>“e) Requerir de los sujetos sometidos a su fiscalización y de los organismos sectoriales que cumplan labores de fiscalización ambiental, las informaciones y datos que sean necesarios para el debido cumplimiento de sus funciones, de conformidad a lo señalado en la presente ley.”</p>						
<p>10. Realizar eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días.</p>	<p><b>Art 48, LO-SMA.</b></p> <p>“Artículo 48.- Cuando se haya iniciado el procedimiento sancionador, el instructor del procedimiento, con el objeto de evitar daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, podrá solicitar fundadamente al Superintendente la adopción de alguna o algunas de las siguientes medidas provisionales:”</p> <p>“c) Clausura temporal, parcial o total, de las</p>						



Hechos que se estiman constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
	<p><i>Instalaciones”.</i></p> <p><b>Resolución exenta N°713, de 4 de diciembre de 2014.</b></p> <p><i>“Adóptese por la empresa Inversiones Estancilla , la medida provisional de clausura temporal total del proyecto “Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua” (“Proyecto”), cuya ubicación es en el sector La Estancilla, comuna de Codegua, Región del Libertador Bernardo O’Higgins, específicamente los días 6 y 7 de diciembre de 2014, de acuerdo a lo autorizado por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental mediante resolución de fecha 4 de diciembre de 2014, de conformidad a lo dispuesto en la letra d) del artículo 48 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente.”</i></p>

## V. ETAPA DE INSTRUCCIÓN

### A. Programa de Cumplimiento.

**19.** Con fecha 2 de febrero de 2015, Inversiones Estancilla presentó un programa de cumplimiento para su aprobación. Debido a este no cumplía con las exigencias fijadas en el artículo 42 de la LO-SMA y en el Reglamento de Programas de Cumplimiento, se resolvió, mediante Res. Ex. N° 4/D-27-2014, la realización de observaciones previo a pronunciarse sobre su aceptación.

**20.** El día 9 de abril de 2015, Inversiones Estancilla entregó una nueva versión del programa de cumplimiento. Debido a que las observaciones efectuadas por la SMA no fueron incorporadas en forma adecuada en esta nueva versión, se resolvió, mediante Res. Ex. N°6/D-27-2015 del 17 de abril de 2015, la realización de nuevas observaciones al programa de cumplimiento, otorgando un plazo de 2 días hábiles para su incorporación a una versión refundida.

**21.** El día 30 de abril de 2015, Inversiones Estancilla presentó una nueva versión del programa de cumplimiento, incorporando las observaciones realizadas. Esto llevó a que se dictara la Res. Ex. N°7/D-27-2014 de 7 de mayo de 2015, mediante la cual se resolvió aprobar el programa de cumplimiento, realizando correcciones de oficio, y suspender el procedimiento sancionatorio hasta su cumplimiento satisfactorio o hasta su término anticipado por el incumplimiento de las acciones comprometidas, ello en conformidad al artículo 42 de la LO-SMA.

**22.** El día 9 de julio de 2015, a un mes de haberse aprobado el programa de cumplimiento, se presentó por Junta de Vecinos N°199 Reserva la Candelaria, un escrito en el cual informa la realización en el Autódromo de Codegua, los días 6 y 7 de junio de 2015, de la segunda fecha del Campeonato Chileno de Velocidad<sup>1</sup>. Se señaló en la



<sup>1</sup> El Campeonato Chileno de Velocidad consiste en una competición de motocicletas, conformada por diferentes categorías. El evento del día 7 de junio fue publicitado por la página oficial de dicho campeonato, indicándose que los inscritos para la competición fueron más de 100.

denuncia que en dicha carrera se habrían sobrepasados los índices de presión sonora fijados por el D.S. N°38/2011 del MMA, según la información proporcionada por el sistema de monitoreo implementado por la propia empresa. Se acompaña como documento de prueba un registro de las mediciones del sistema de monitoreo del Autódromo.

**23.** Al día siguiente de dicha presentación, la propia empresa, presentó ante la SMA un formulario de denuncia, firmado por Pedro Miguel Ortiz Cuevas, representante de Inversiones Estancilla, en el cual señaló que *“...el día 7 de junio de 2015, se realizaron las competencias de motociclismo de acuerdo al calendario, 2015 dentro de las series, sport 600, Superbike se registraron valores de 5 DBA sobre nuestro control”*. Se agregó que *“...los ingenieros están trabajando para estudiar a qué corresponde esta situación, si a interpretación de los instrumentos u otros, mientras esto no esté resuelto, las pruebas de motociclismo que compitieron al menos en este horario están suspendidas”*.

**24.** Con fecha 7 de agosto de 2015, Inversiones Estancilla presentó el primer Informe Trimestral de Seguimiento (en adelante, primer informe de seguimiento PDC), comprometido en el programa de cumplimiento.

**25.** El día 19 de agosto de 2015, la Junta de Vecinos N°199 Reserva la Candelaria, realizó una nueva presentación, en la cual se refirió a los eventos deportivos que habían sido realizados en el Autódromo de Codegua a dicha fecha, señalando que en todos ellos se superaron los índices de presión sonora establecidos por el D.S. N°38/2011 del MMA. Se hace especial énfasis en la denuncia en la programación futura del campeonato Chileno de Velocidad, el cual había sido suspendido por las superaciones en decibeles de los días 6 y 7 de junio de 2015.

**26.** El día 23 de septiembre de 2015, la Junta de Vecinos N°199 La Candelaria presentó un nuevo escrito en el cual se hizo referencia a las superaciones de índices de presión sonora en los que habría incurrido el Autódromo, especialmente, las de los días 19 y 20 de septiembre de 2015, en el cual se corrió una categoría de motocicletas llegando a 62 dB para motos de mayor cilindrada.

**27.** El día 20 de octubre de 2015, la misma denunciante presentó un nuevo escrito, en el cual se refiere a eventos automovilísticos realizados durante los días de semana, haciendo hincapié en aquel realizado el día martes 7 de octubre de 2015, en el que se habría organizado un evento de autos marca Ferrari.

**28.** El día 26 de octubre de 2015, la División de Fiscalización de la SMA remitió a la División de Sanción y Cumplimiento el Informe de Fiscalización Ambiental Programa de Cumplimiento DFZ-2015-670-VI-PC-IA (en adelante, IFA Programa de Cumplimiento Autódromo de Codegua). En dicho informe se realiza una revisión de la información aportada por la empresa en el marco del programa de cumplimiento. La conclusión del informe es que de las ocho medidas comprometidas por la empresa que fueron evaluadas en el IFA Programa de Cumplimiento Autódromo de Codegua, siete no fueron cumplidas adecuadamente.

**29.** El día 10 de noviembre de 2015, Inversiones Estancilla entregó a la SMA un nuevo Informe Trimestral de Seguimiento (en adelante segundo informe de seguimiento PDC)

**30.** El día 17 de noviembre de 2015, la Junta de Vecinos N°199 Reserva la Candelaria, presentó un escrito en el cual insiste en los incumplimientos por parte de Inversiones Estancilla, haciendo énfasis en las fechas del Campeonato Chileno de

Velocidad realizado los días 6 y 7 de noviembre del presente año. Según la denuncia, no se habría utilizado el sistema de monitoreo de ruidos, el cual se encontraría suspendido por no pago. Además, señala que no se habría realizado a dicha fecha la reforestación comprometida en el Programa de Cumplimiento.

**31.** Mediante Res. Ex. N°8/Rol D-27-2014, de fecha 4 de enero de 2016, se ponderó los antecedentes reunidos sobre la ejecución del programa de cumplimiento por parte de Inversiones Estancilla, concluyéndose que la empresa incumplió las acciones comprometidas. Se estableció que no existió diligencia en la corrección de las deficiencias que fueron levantadas en la formulación de cargos, no alcanzándose el objetivo de volver al cumplimiento de la normativa ambiental. Se estableció también que durante el tiempo que estuvo vigente el programa de cumplimiento, el D.S. N°38/2011 del MMA fue superado en forma reiterada, tal como lo muestran los informes de seguimiento acompañados por la propia empresa, sin que se haya realizado ninguna gestión para corregir aquello. A lo anterior se suman los incumplimientos a las obligaciones de reporte, así como también los incumplimientos a las obligaciones de reforestación. En atención a ello se resolvió declarar incumplido el programa de cumplimiento y reiniciar el procedimiento sancionatorio, en conformidad a lo establecido en el inciso 5 del artículo 42 de la LO-SMA.

**32.** El día 19 de enero de 2016, Inversiones Estancilla dedujo recurso de reposición, con recurso jerárquico en subsidio, en contra de la Res. Ex. N°8/Rol D-27-2014. En su recurso se objeta los efectos que tendría las superaciones de la norma de ruido, e incluso la norma de emisión misma, indicándose que los ruidos del Autódromo no han sido perjudiciales para los vecinos. Se señala además que Inversiones Estancilla cumplió con las medidas mitigatorias comprometidas en el programa de cumplimiento. En relación a los compromisos de reforestación, indica que el incumplimiento se debió a una falta de coordinación de los organismos administrativos, principalmente CONAF y la Ilte. Municipalidad de Codegua. Sobre el no ingreso al SEIA, indica que la DIA presentada al SEIA dentro del período de ejecución del programa de cumplimiento, fue rechazada solo por aspectos formales.

**33.** Mediante Res. Ex. N°10/Rol D-27-2014, de fecha 2 de febrero de 2016, la División de Sanción y Cumplimiento de la SMA procedió a rechazar el recurso de reposición interpuesto por Inversiones Estancilla, elevándose los antecedentes al Superintendente del Medio Ambiente para que se pronunciare sobre el recurso jerárquico deducido en subsidio.

**34.** Mediante Res. Ex. N°128, del 11 de febrero de 2016, el Superintendente del Medio Ambiente resolvió rechazar el recurso jerárquico interpuesto por Inversiones Estancilla, quedando firme de este modo el acto administrativo que resolvió la declaración de incumplimiento del programa de cumplimiento.

**B. Etapa de instrucción posterior a la declaración de incumplimiento del Programa de Cumplimiento.**

**35.** Con fecha 11 de enero de 2016, se dictó la Res. Ex. N°9/Rol D-27-2014, mediante la cual se decidió incorporar al expediente de sanción un conjunto de antecedentes. Los antecedentes son los siguientes: IFA Programa de Cumplimiento Autódromo de Codegua, elaborado por la División de Fiscalización de la SMA, y remitido a la DSC con fecha 26 de octubre de 2015; Informes de seguimiento del programa de cumplimiento, el primero de los cuales fue acompañado en con fecha 7 de agosto de 2015, mientras que el segundo fue acompañado el 10 de noviembre de 2015; y, un conjunto de denuncias que fueron presentadas durante el período de ejecución del programa de cumplimiento, primero, aquellas deducidas por la Junta de Vecinos





N°199 Reserva la Candelaria, los días 9 de julio, 19 de agosto, 23 de septiembre, 20 de octubre y 17 de noviembre, todas del 2015, segundo la denuncia presentada por Inversiones Estancilla, con fecha 10 de julio de 2015.

**36.** Con fecha 21 de enero de 2016, Inversiones Estancilla, encontrándose dentro de plazo, presentó sus descargos. Mediante Res. Ex. N°11/Rol D-27-2014, de resolvió tener por presentados los descargos dentro del plazo y tener por acompañados los documentos individualizados en el primer otrosí de los descargos. El detalle de las alegaciones expuestas por Inversiones Estancilla en sus descargos será desarrollado en el acápite siguiente.

**37.** Mediante Res. Ex. N°13/Rol D-27-2014, de fecha 21 de marzo de 2016, se solicitó pronunciamiento al Servicio de Evaluación Ambiental sobre el cargo de elusión del SEIA. En específico se solicitó a dicho servicio *“...se pronuncie acerca de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, de las modificaciones realizadas por Inversiones Estancilla S.A. al proyecto Deportivo Autódromo de Codegua, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, letras g) e i), de la Ley N° 19.300 y 3, letras g) e i), del D.S. N° 40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente”*. Junto con realizar la solicitud de pronunciamiento al SEA, se resolvió suspender el procedimiento sancionatorio a la espera de dicho pronunciamiento.

**38.** Con fecha 24 de mayo de 2016, Cristián Rosselot Mora y Adolfo Zaldívar Palma realizaron una presentación en la cual solicitaron tener presente que ambos asumían el patrocinio y la representación de Inversiones Estancilla, indicando que se acompañaba por ese mismo acto el mandato de representación, sin embargo, dicho documento no fue acompañado en los hechos. El mismo día, el abogado Ignacio Zacarías Barra Wiren, realizó una presentación en la cual solicitó tener presente su delegación de poder en los abogados Cristián Eduardo Rosselot Mora y Adolfo Zaldívar Palma.

**39.** Mediante Res. Ex. N°14/Rol F-27-2014, de 9 de junio de 2016, la SMA resolvió requerir, previo a resolver la presentación de Cristián Rosselot Mora y Adolfo Zaldívar Palma, que el poder fuera presentado en forma. Sobre la presentación de Ignacio Zacarías Barra Wiren, se resolvió rechazarla por improcedente.

**40.** El día 15 de junio de 2016, Cristián Martínez Droguett, actuando en representación de Inversiones Estancilla, realizó una presentación en la cual sostiene que, debido a los problemas en materia de ruidos, el Autódromo dejó de realizar un conjunto de actividades, lo cual le causó perjuicio económico. Por lo anterior, indica que el Inversiones Estancilla pretende llevar a cabo actividades promocionales y sociales no competitivas, describiendo parcialmente las características que estas tendrán. Mediante Res. Ex. N°15/Rol D-27-2014, se resolvió tener presente la presentación de Inversiones Estancilla de fecha 15 de junio de 2016.

**41.** El día 6 de julio de 2016, Adolfo Zaldívar Palma, acompañó copia de la escritura pública otorgada el día 23 de mayo de 2016, en la notaría de Rancagua, de don Jaime Bernales Valenzuela, mediante la cual Inversiones Estancilla otorgó mandato a Cristián Rosselot Mora y a Adolfo Zaldívar Palma, para representarla ante organismo públicos.

**42.** Con fecha 7 de septiembre de 2016, el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, respondió la Res. Ex. N°13/D-27-2014. En su respuesta, el SEA indica que dicho servicio *“...estima que las obras fiscalizadas relacionadas con el proyecto “Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua” se encuentran sujetas a la obligación de ingresar al SEIA, en atención a que las obras relacionadas a la extracción industrial de áridos en el*

*Estero de Codegua y las obras de defensas del estero Codegua corresponden a obras o acciones que generan cambios de consideración en los términos del artículo 2° letra g.1) y g.3) del Decreto Supremo N°40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que establece el reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental". Respecto a la ampliación de la pista de carreras, la Dirección Ejecutiva del SEA señala que no se trata de una modificación de proyecto que deba ingresar al SEIA.*

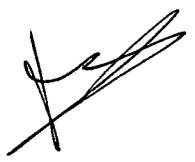
**43.** Mediante Res. Ex. N°16/Rol D-27-2014, de fecha 28 de octubre de 2016, teniendo en consideración la respuesta de la Dirección Ejecutiva del SEA, se resolvió reiniciar el procedimiento sancionatorio.

**44.** El día 26 de diciembre de 2016, se dictó la Res. Ex. N°17/ Rol D-27-2014, mediante la cual se decretaron diligencias de prueba. En el resuelvo primero, se requirió a Inversiones Estancilla un conjunto de información, la cual se estimó relevante para la prueba de los hechos investigados. En el resuelvo segundo se resolvió ordenar la inspección personal del Fiscal Instructor a las dependencias del proyecto. Esta inspección personal fue fijada para el día 17 de enero de 2016, a las 11.00 hrs. En el resuelvo quinto de la misma resolución, se resolvió oficiar a la DOH de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins, para que especifique los posibles riesgos asociados a la extracción de áridos realizada en el cauce del Estero Codegua; el relleno de un pretil no consolidado al costado del mismo estero, en el sector del Autódromo Internacional de Codegua; la eliminación de tres barreras fluviales ubicadas en el mismo sector, así como las medidas de mitigación o remediación que podrían ser implementadas para evitar los riesgos asociados a dichas obras. En el resuelvo sexto de la Res. Ex. 17/Rol D-27-2014, se resolvió oficiar a la Dirección General de Aguas de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins (en adelante, DGA de Rancagua), para que detalle los posibles riesgos asociados a la extracción de áridos realizada en el cauce del Estero Codegua; el relleno de un pretil no consolidado al costado del mismo estero, en el sector del Autódromo Internacional de Codegua; la eliminación de tres barreras fluviales ubicadas en el mismo sector. En el resuelvo séptimo de la resolución, se resolvió oficiar al Instituto de Desarrollo Agropecuario de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins (en adelante, INDAP de Rancagua), para que informe sobre los efectos generados por la destrucción de dos sifones ubicados en el estero Codegua, al costado norte del Autódromo de Codegua, así como su estado actual. La destrucción de estos sifones fue constatada en la visita inspectiva realizada por funcionarios del INDAP el día 3 de mayo de 2016. En el resuelvo octavo se resolvió oficiar a la Corporación Nacional Forestal de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins (en adelante, CONAF de Rancagua) para que informe sobre el estado de procedimientos sancionatorios iniciados en contra de Inversiones Estancilla, por incumplimiento de normativa vinculada a la protección de flora. Finalmente, en el resuelvo noveno del acto administrativo, se resolvió oficiar a la Ilustre Municipalidad de Codegua, para que informe sobre las autorizaciones de extracción de áridos que han sido concedidas a particulares, en el cauce del estero Codegua, específicamente en el sector colindante al Autódromo Internacional de Codegua, desde el año 2012 a la fecha.

**45.** El mismo día 26 de diciembre de 2016, se dictaron las Res. Ex. Ns°18, 19, 20, 21 y 22, todas Rol D-27 2014, mediante las cuales se solicitó información a cada uno de los organismos públicos a los cuales se resolvió oficiar.

**46.** Inversiones Estancilla realizó una presentación, con fecha 12 de enero de 2017, en la cual respondió el requerimiento de información efectuado mediante Res. Ex. N°17/ Rol D-27-2014.

**47.** El día 17 de enero de 2016, se llevó adelante la actividad de inspección personal del fiscal instructor. La actividad comenzó a las 11:40 hrs, y en ella participaron funcionarios de la División de Sanción y Cumplimiento y de la División de Fiscalización





de la SMA. También participaron representantes y empleados de Inversiones Estancilla. El acta de la actividad fue incorporada al expediente de sanción mediante Res. Ex. N°24/ Rol D-27-2014, mediante la cual se incorporó también un anexo fotográfico, con todas las fotografías obtenidas en la visita, dando traslado a Inversiones Estancilla para que efectuara las observaciones que estimare pertinentes.

**48.** Con fecha 1 de febrero de 2017, la DGA de Rancagua, respondió, mediante Ord. N°58, la Res. Ex. N°19/Rol D-27-2014, con la cual la SMA había solicitado un pronunciamiento técnico sobre los efectos de la extracción de áridos en el estero Codegua.

**49.** El 31 de enero de 2017, el INDAP de Rancagua, respondió, mediante Of. Ord. N°6002017004950, la Res. Ex. N°21/ Rol D 27-2014, mediante la cual se había solicitado un pronunciamiento sobre el estado de los sifones existentes en el cauce del estero Codegua, a un costado del Autódromo de Codegua.

**50.** El 3 de febrero de 2017, la DOH de Rancagua, respondió, mediante Of. Ord. DOH. VI R N°212, la Res. Ex. N°18/Rol D-27-2014, mediante la cual la SMA solicitó información sobre los efectos de la extracción de áridos en el cauce del estero Codegua.

**51.** El 21 de febrero de 2017 se dictó la Res. Ex. N°18/Rol N°D-27-2014, en la cual se incorporó el acta de la inspección personal realizada con fecha 17 de enero de 2016. Adicionalmente, en la misma Res. Ex. se decretó, como diligencia de investigación, la solicitud de información a Inversiones Estancilla.

**52.** El día 6 de marzo de 2017, Inversiones Estancilla presentó un escrito en el cual acompañó la información solicitada mediante Res. Ex. N°18/ Rol D-27-2014.

**53.** El 14 de marzo Inversiones Estancilla realizó una presentación en la cual solicita a la SMA que tenga presente un conjunto de apreciaciones sobre las oficinas acompañados por la DGA y la DOH.

**54.** El día 16 de marzo de 2017 la Ilustre Municipalidad de Codegua acompañó el Of. Ord. N°170, mediante el cual respondió la Res. Ex. N°20/Rol N°D-27-2014. En su respuesta se hace referencia a las autorizaciones de extracción de áridos en el cauce del estero de Codegua, en el sector del Autódromo de Codegua. Además indica que en el año 2014 la dirección de vialidad de la Sexta región realizó trabajos de mejoramiento de caminos de caminos en diferentes sectores de la Comuna, para lo cual realizó trabajos de extracción de áridos en el sector de La Estancilla.

**55.** El día 21 de marzo de 2017, Inversiones Estancilla realizó una presentación en la cual informó que se había contratado los servicios de una empresa de ingeniería calificada, a quien se le encomendó la elaboración de un estudio hidráulico del estero Codegua.

**56.** El 23 de marzo de 2017 la CONAF remitió a la SMA el Oficio Ord. N°160/2017, mediante el cual respondió la Res. Ex. N°22/Rol D-27-2014, de la SMA. En su respuesta la CONAF informa sobre las denuncias tramitadas en contra de Inversiones la Estancilla por incumplimiento de obligaciones forestales.

57. El día 27 de marzo de 2017, se dictó la Res. Ex. N°24/Rol N°D-27-2014, mediante la cual se incorporó al sancionatorio las respuestas de la DHA, del INIA, de la DOH, de la Ilustre Municipalidad de Codegua y de la CONAF. En la misma resolución se corrigió de oficio la numeración de las Res. Ex. dictadas con fecha 11 de abril de 2016 y 17 de enero de 2017. Finalmente, se tuvo por cerrada la investigación.

58. Con fecha 29 de marzo de 2017, Inversiones Estancilla realizó una presentación en la cual dedujo recurso de reposición en contra de del cierre de la investigación decretado mediante Res. Ex. N°24/Rol D-27-2014, solicitando la revocación del cierre por los argumentos que expone, y solicitando la apertura de un término probatorio y la realización de diligencias probatorias.

59. El día 11 de abril de 2017 se dictó la Res. Ex. N°25/Rol N°D-27, mediante la cual se acogió parcialmente la reposición deducida, dejando sin efecto la Res. Ex. que tuvo por cerrada la investigación, incorporando como documento de prueba el Informe Técnico de Fiscalización Ambiental DFZ-2016-3454-VI-NE-IA Autódromo Internacional de Codegua (en adelante, IFA Autódromo de Codegua 2016), y los documentos presentados por Inversiones Estancilla en su presentación de fecha 29 de marzo de 2017, y finalmente, se solicitó a Inversiones Estancilla acompañar el informe hidráulico cuya elaboración había anunciado.

60. El día 21 de abril, Inversiones Estancilla realizó una presentación en la cual acompañó el Informe de Verificación Hidráulica, emitido por los ingenieros civiles Cristián Berrios A. y Víctor Santtíz G., y sus anexos (en adelante, Informe Hidráulico). Junto con la entrega del documento, en la presentación se realiza un conjunto de observaciones sobre el documento. La información proporcionada por este informe fue complementada en la presentación de fecha 5 de mayo de 2017, en la cual se proporcionó información sobre la localización de las calicatas realizadas en el informe.

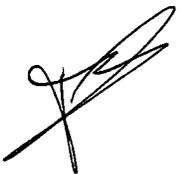
61. El 15 de mayo de 2017, Inversiones Estancilla presentó un escrito mediante el cual solicitó modificar la periodicidad en la entrega de información requerida mediante Res. Ex. N° 13/Rol D-27-2014, de fecha 11 de abril de 2016, pasando de una periodicidad semanal a una periodicidad mensual. El argumento entregado para el cambio de la periodicidad del requerimiento de información es que *"...el costo monetario de la entrega es muy elevado"*, lo cual habría generado una situación financiera deficitaria para la empresa. Esto, según la presentación, se vería confirmado por un conjunto de facturas emitidas por consultoras especialistas en materia de ruidos a Inversiones Estancilla, las cuales son acompañadas a su presentación.

62. Finalmente, el día 24 de mayo de 2017, se dictó la Res. Ex. /Rol D-27-2014, mediante la cual se incorporó al expediente de instrucción el Informe de Verificación Hidráulica y su complemento, y se tuvo por cerrada la investigación.

## VI. DESCARGOS DE INVERSIONES ESTANCILLA

63. El escrito de descargos de Inversiones Estancilla fue presentado el día 21 de enero de 2016. En dicho escrito se exponen, en primer lugar, las defensas correspondientes a cada cargo, para después abordar defensas jurídicas más generales. A continuación serán descritas ambos tipos de defensas, en el mismo orden en el cual fueron expuestas en el escrito de descargos.

### A. Defensas relativas a cada uno de los cargos.



i) **Cargo N°1: Extracción industrial de áridos del estero Codegua y construcción de una ampliación de la pista de carreras con una superficie construida mayor a 5.000 m<sup>2</sup>, sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental que lo autorice.**

64. Sobre este cargo, Inversiones Estancilla niega haber extraído áridos u otro material del estero, agregando que la extracción de áridos no corresponde a su giro, ni cuentan con maquinaria para ello. Indica que los áridos del estero Codegua no son de buena calidad y que por ello solo se utilizaron para construir rellenos laterales de la pista. Para ello se habría contratado a la empresa Áridos Cachapoal, cuyo servicio incluía las maquinarias. Señala que dicha empresa contaba con permisos municipales para la extracción.

65. Respecto a la relación contractual con Áridos Cachapoal, indica que no sería efectivo que la empresa contratada solo habría arrendado la maquinaria, lo cual, según Inversiones Estancilla, se vería refrendado en las facturas entregadas por la misma Áridos Cachapoal. Señala también que la versión entregada a esta Superintendencia por el representante de Áridos Cachapoal, no sería fiable, ya que él mismo arriesgaría sanciones a causa de la extracción ilegal de áridos.

66. Inversiones Estancilla agrega como un argumento que la eximiría de responsabilidad, el que parte de la responsabilidad por la extracción de áridos en el cauce del estero Codegua, recaería en las mismas autoridades, ello por escasa o nula fiscalización que existiría.

67. Finalmente, sobre esta extracción sostiene lo siguiente: *“...para la construcción del muro que sirve como barrera acústica y protección a eventuales inundaciones parte del material utilizado, aproximadamente un 53% fue obtenido del escarpe y nivelación de la misma superficie que en la actualidad corresponde al recinto deportivo, un 36% proviene de excavaciones efectuadas en la construcción del autódromo y un 11% correspondió a material pre-existente ubicado en la misma zona de emplazamiento del muro, por lo que tampoco es efectivo que con material del estero se construyó el muro”.*

68. Sobre la ampliación de la pista de carreras, Inversiones Estancilla reconoce una pista mayor a la aprobada por RCA, de unas dimensiones de 4.394 km. de longitud y de 14 metros de ancho, con un ancho máximo de 21 metros en la zona de partida. Justifica esta ampliación en atención a que la Federación Internacional de Automovilismo (en adelante, FIA) lo habría solicitado por consideraciones de seguridad.

69. Termina indicando que las nuevas dimensiones de la pista fueron ingresadas al SEIA mediante una DIA, el 31 de agosto de 2015, siendo rechazada, según Inversiones Estancilla, por consideraciones formales.

ii) **Cargo N°2: No se han implementado barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto, ni se ha realizado arborización como medida complementaria de atenuación de ruido.**

70. La empresa sostiene que no existen en Chile estudios empíricos sobre la generación de ruido de un Autódromo, y que ella ha realizado esfuerzos en crear dichos estudios desde la puesta en marcha del proyecto, *“más allá de los modelos matemáticos presentados en la evaluación ambiental del proyecto”*, ello con el objeto de dar cumplimiento a la norma de ruidos.

71. Inversiones Estancilla indica que *“...respecto de la instalación de las barreras acústicas contempladas en la Declaración de Impacto Ambiental original y su respectiva Resolución de Calificación Ambiental, efectivamente éstas no han sido instaladas de acuerdo al diseño y materialidad considerada, sin embargo, sí se ha construido una obra alternativa que cumple con el objetivo de mitigar parcialmente las emisiones sonoras (...) La razón principal respecto de la no ejecución de la obra contemplada inicialmente, es debido a una restricción y prohibición de su ejecución por parte de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA)...”*

72. La empresa manifiesta además que las barreras aprobadas por la RCA N°86/2012, no cumplían con su objetivo fundamental que era la atenuación de ruido.

73. Finalmente agrega que, respecto a las medidas paliativas de ruido, la empresa había realizado un talud o barrera acústica *“...consistente en un conglomerado de áridos y rocas que superan ampliamente lo exigido en densidad de 15 kilos por metro cuadrado de la RCA, de más de 10 metros de altura en todo el lado norte de la pista en un largo de 1,2 kilómetros”*.

iii) **Cargo N°3: Afectación del cauce del estero Codegua -por la extracción de material y la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero.**

74. Sobre este cargo Inversiones Estancilla manifiesta en sus descargos que no afectó el cauce del estero Codegua, ni directa ni indirectamente.

75. Respecto a las defensas fluviales, sostiene que al comienzo de la construcción del Autódromo se realizó un estudio hidráulico sobre las áreas de inundación del estero de Codegua, el cual habría establecido que parte del predio del proyecto corresponde a áreas de inundación. La empresa estimó que las condiciones materiales del sistema de protección de rivera resultaba insuficiente para la contención de eventos hidrológicos. Se destaca que no se eliminaron las obras existentes, sino que sobre ellas se construyó el talud.

76. Inversiones Estancilla vuelve a insistir en la falta de fiscalización de los organismos públicos, lo que deriva en que existan otras personas que intervienen el cauce del estero.

iv) **Cargo N°4: Construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto “Equipamiento deportivo Autódromo de Codegua”, consistente en un boulevard y un helipuerto.**

77. Sobre este cargo Inversiones Estancilla manifiesta que en realidad se trata de obras que están proyectas para el corto plazo y que han sido anunciadas en la página web del Autódromo, pero que no se encontrarían completamente ejecutadas. El bulevar correspondería, según la empresa, a una instalación reducida, abierta, sin muros y sin techo, correspondiente a una cubierta metálica ligera, destinada a brindar a la comunidad la oportunidad de vender sus productos locales. El helipuerto, por su parte, sería solo una zona despejada en la cual han aterrizado aeronaves.



v) **Cargo N°5: Realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014.**

78. Inversiones Estancilla manifiesta que en dichas fechas se desarrolló el evento Súper TC 2000, en el cual se dio una extensión involuntaria en la duración de las carreras realizadas los días sábado y domingo. Esta extensión habría sido de tres horas y se debió, según la empresa, a *"...coordinaciones y exigencias respecto de transmisión televisiva en directo con canales argentinos"*.

79. La empresa agrega como argumento, que el horario de funcionamiento establecido por la RCA N°86/2012, sería más estricto que el horario diurno del D.S. 38/2011, el cual permitiría funcionar desde las 7 am a las 21 pm.

vi) **Cargos Ns°6 y 7: No reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original; y, eliminación de formaciones vegetales en una superficie de 41 has, diversas a las 13.7 has afectadas originalmente por la corta anticipada.**

80. Inversiones Estancilla indica que su intención ha sido cumplir estas obligaciones, sin embargo, se habrían visto envueltos en una *"...maraña burocrática..."* Señala que el 5 de noviembre de 2014 se ingresó un Plan de Corrección ante CONAF, el cual fue rechazado por no tener un pronunciamiento del SEA sobre una consulta de pertinencia. Se habría propuesto un nuevo lugar para la compensación, el cual se habría justificado por normas de seguridad de la FIA. Presentada la consulta de pertinencia ante el SEA, esta habría sido resuelta en el sentido de que la modificación constituía un cambio de consideración, que requeriría ingreso al SEIA.

81. Sobre el Cargo N°6 alega también que existiría una multa previa del Juzgado de Policía Local de Codegua, por lo que ser sancionados por los mismos hechos implicaría una infracción del principio *non bis in idem*.

82. En relación al Cargo N°7 sostiene que al momento de cortar las especies xerofíticas, se habría dado cumplimiento cabal al D.S. N°26, del 31 de mayo de 2011 del Ministerio de Agricultura, faltando sólo el dar aviso a la autoridad. Además existiría un procedimiento sancionatorio pendiente ante el Juzgado de Policía Local de Codegua. Por último, manifiesta que se presentaron dos planes de manejo ante CONAF, los cuales no fueron aprobados, a la espera de la consulta de pertinencia presentada ante el SEA, la cual fue finalmente rechazada.

vii) **Cargo N°8: Superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 MMA, detectada en la fiscalización.**

83. Inversiones Estancilla señala que el procedimiento sancionatorio se inició por la denuncia de solo dos vecinos y no por una fiscalización de oficio. Agrega que *"... esto es importante destacarlo ya que al no haber una actuación propia de la SMA, el interés protegido es el de los denunciantes, o en el mejor de los casos, los vecinos de la Candelaria"*. Por otro lado, sostiene, que el proyecto cuenta con el apoyo de resto de los vecinos y autoridades locales.

84. Sobre el eventual daño a la salud generado por la superación de la norma de ruidos, sostiene que dicho daño no se ha acreditado, ni siquiera como



probable. Agrega que en el año 2015, los primeros 6 meses el Autódromo de Codegua, o estuvo clausurado, o se estuvo implementando los sistemas de ruidos comprometidos en el programa de cumplimiento.

85. Denuncia también una supuesta falencia del DS N°38/2011 del MMA, esto debido a que no determinaría el tiempo de exposición requerido para que exista una superación a la norma. Indica que la exposición a niveles de sonido menos de 70 db no produce daño a la salud, independiente de su duración. Además, el mismo D.S. N°38/2011 del MMA, en su artículo 7, permitiría que durante las 24 horas del día las personas que viven en la Zona IV pueden estar a 70 db de presión sonora corregida, sin tener daño a la salud. Esto último, según la empresa, confirmaría que el Autódromo no podría provocar daño a las personas.

86. Adicionalmente, señala que no serían comparables los índices de presión sonora del Autódromo, con otras actividades que exponen a la población durante largos períodos de tiempo, día y noche.

87. Se invoca también por Inversiones Estancilla el principio de no discriminación, en virtud de que, según lo manifestado por ella, el Autódromo de Codegua sería el único Autódromo de Chile con restricciones de ruido.

88. Inversiones Estancilla manifiesta que la denunciante, el Condominio Reserva la Candelaria se generaría más ruido que el que recibe por otras fuentes. Junto con ello indica que *"...resulta fundamental para acoger la acción constitucional, la demostración por los recurrentes de antecedentes concretos del efecto que produciría en sus vidas diarias la contaminación que reclaman"*.

89. La empresa se refiere a continuación a los informes de monitoreo de ruidos acompañados en el contexto del programa de cumplimiento, afirmando que las medidas implementadas ayudaron a superar las deficiencias en materia de ruidos. En estos informes se cuestionaría también la metodología utilizada para la medición y, más específicamente, los niveles de ruido de fondo que fueron considerados en la evaluación ambiental del proyecto, los cuales habrían sido medidos el año 2010. Estas mediciones, indica, dejarían obsoletos los informes de seguimiento acompañados por ella misma durante la ejecución del programa de cumplimiento.

viii) **Cargo N°9: No cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre los siguientes documentos: Autorizaciones de modificación de cauce; autorización de faena de extracción de áridos de empresa contratada y que incluya detalles de volumen de extracción; comprobante de entrega de planos Asbuilt en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado.**

90. Respecto al requerimiento de información realizado por la SMA, Inversiones Estancilla afirma que tanto la autorización de modificación de cauce como la autorización de faena de extracción de áridos de empresa contratada, no los habría tenido en su poder al momento del requerimiento de información. Por otro lado, los planos *as built* del proyecto, habrían sido entregados durante la ejecución del Programa de Cumplimiento, por lo que, según la empresa, habría perdido vigencia el cargo.

xi) **Cargo N°10: Realizar eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días.**



91. Sobre la operación del Autódromo los días 6 y 7 de diciembre de 2014, en sus descargos Inversiones Estancilla señala que no tuvo voluntad de no cumplir la medida cautelar impuesta. Manifiesta que al notificarse de la resolución que ordenó la medida, comprendió que la clausura solo tenía efectos sobre la Octava Fecha del Campeonato CCV 2014, razón por la cual, frente a la suspensión de dicho evento, procedió a realizar pruebas de vehículos Praga R1, sin público.

**B. Defensas de Derecho.**

**i) Falta de precisión de los cargos formulados y afectación del derecho de defensa.**

92. Inversiones Estancilla sostiene en sus descargos que la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014, no contaría con un congruencia entre la parte considerativa y la parte resolutive. Manifiesta que, *"...si bien en la parte considerativa de la Formulación de Cargos se cita un Informe de Fiscalización Ambiental y una serie de denuncias, no se describe de qué forma estos antecedentes respaldan cada uno de los cargos imputados a La Estancilla"*. Esto habría implicado que la empresa haya tenido que *"...realizar un análisis acabado de cada uno de los documentos tenidos a la vista por parte de la SMA, para efectos de entender, inferir y delimitar en base a supuestos aquellos hechos que se estiman constitutivos de infracción"*, lo cual afectaría su derecho de defensa.

**ii) Concurrencia del principio *non bis in idem* respecto al cargo N°6.**

93. No es necesario volver a reproducir esta defensa, en la medida en que ella ya ha sido presentada al abordar las defensas del cargo N°6.

**iii) Gravedad de los cargos.**

94. Sobre la gravedad de las infracciones, Inversiones Estancilla S.A indica que la gravedad atribuida a los cargos en forma preliminar en el escrito de formulación de cargos, no tendría fundamento. Esto conllevaría una falta de motivación, la cual lesionaría el principio constitucional del debido proceso y, en particular, el derecho de defensa, consagrado en el artículo 19 N°3 de la Constitución Política de Chile y en el art 11 de la ley 19.880. Se coloca como ejemplo la calificación provisoria como grave de los cargos 2 y 5, basado en la letra b) del numeral 2° del artículo 36 de la LO-SMA, señalando que a su entender esta calificación no se encontraría fundamentada. La empresa sostiene que esta falta de fundamentación impediría ejercer su derecho a defensa ya que esto exigiría *"defenderse a ciegas"*.

95. Como observación final, señala que al verse alterado así sus derechos procesales de defensa, el vicio ya ha sido producido *"... y no bastará que en una eventual sentencia se abunde extemporáneamente sobre los motivos de tal clasificación"*. De esto deriva que los cargos, de ser sancionados, sólo podrían ser calificados como leves.

**iv) Principio de proporcionalidad.**

96. Sobre la aplicación de este principio Inversiones Estancilla hace una referencia general a la consagración de la cual goza en nuestra normativa, sin hacer una alusión a su aplicación al caso concreto objeto de análisis.



**v) Necesidad de sanción**

**97.** Inversiones Estancilla se refiere al principio de *ultima ratio* en el ejercicio de la acción punitiva. Sobre la aplicación de este principio señala que ella *"...no solo cumplió y cumple actualmente con las disposiciones legales supuestamente infringidas y, que además, reparó totalmente cualquier efecto que su acción pudo provocar, resulta que la imposición de una sanción es innecesaria, por lo que se solicita que en mérito de esta evidencia la SMA, aprecie discrecionalmente la aplicación de una eventual sanción"*.

**vi) Circunstancias atenuantes.**

**98.** Se manifiesta por la empresa que, en el caso en que se desestimen los descargos realizados, y en relación a las circunstancias descritas en el artículo 40 de la LO-SMA, se solicita se tenga presente que, en primer lugar, en el caso no existiría daño causado o peligro ocasionado, de aquel descrito en la letra a) del art. 40 de la LO-SMA. Además, respecto a las personas cuya salud pudo afectarse, circunstancia de la letra b) del art. 40 de la LO-SMA, solo existirían denuncias de dos personas *"...y no hay más personas involucradas"*.

**99.** Sobre el beneficio económico obtenido con la infracción, considerado en la letra c) del artículo 40 de la LO-SMA, manifiesta que no ha existido ningún beneficio, sino que, al contrario la empresa ha tenido costos asociados a las clausuras que ha debido realizar, así como a las medidas que se implementaron a propósito del programa de cumplimiento.

**100.** Sobre la intencionalidad, esto es, la letra d) del artículo 40 de la LO-SMA, manifiesta que jamás ha existido por parte de la empresa *"...una intencionalidad manifiesta de ir en contra de la normativa ambiental, sino todo lo contrario"*.

**101.** Sobre la conducta anterior del infractor, contemplada en la letra e) del artículo 40 de la LO-SMA, manifiesta lo siguiente: *"la presentación de DIA previa a la fiscalización, contacto con la comunidad, pago de multa por proceso sancionatorio de CONAF, inversión adicional realizada, la no sanción anterior de mi representada, etc, grafican claramente el interés de mi representada de cumplir con la normativa"*.

**102.** Sobre la capacidad económica del infractor, considerada en la letra f) del artículo 40 de la LO-SMA, señala que la empresa, durante todo el 2015, no cobró entrada al Autódromo, y que los socios han financiado el proyecto, amén de deudas en el sistema bancario.

**103.** Sobre el cumplimiento del programa de cumplimiento, considerado en la letra g) del artículo 40 de la LO-SMA, Inversiones Estancilla manifiesta que se ha opuesto tenazmente a la resolución N°8 de la SMA, la cual declaró por no cumplido dicho programa, reiniciando el procedimiento sancionatorio.

**104.** La empresa rechaza también que se haya vulnerado un área silvestre protegida, en el sentido de lo establecido en la letra h) del artículo 40 de la LO-SMA.

**105.** Junto con los descargos, Inversiones Estancilla acompañó un CD con prueba documental que solicitó incorporar al expediente de sanción. Estos documentos describen a continuación:



### Anexo 1

- Documento 1: "Consulta de Pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, Modificaciones Proyecto Autódromo Internacional Codegua. RCA N° 86/2012", sin fecha, elaborado por Juan Fajardo Onell, Geógrafo, Consultor en Territorio y Medio Ambiente.
- Documento 2: Res. Ex. N°22, del 28 de enero de 2015, del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- Documento 3: Res. Ex. N°222, del 3 de noviembre de 2015, de la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins.

### Anexo 2

- Documento 4: 84 Facturas de compra de áridos.
- Documento 5: Tabla Excel con el detalle de las facturas de compra de áridos acompañadas.

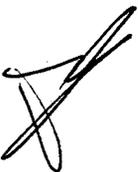
### Anexo 3

- Documentos 6: 13 tablas Excel con los resultados de las mediciones de ruido realizadas en la cabina sonométrica y punto de recepción.
- Documento 7: Tabla Excel con el calendario de las carreras realizadas.
- Documento 8: Calendario de eventos del año 2015 del AIC.
- Documento 9: Primer informe de monitoreo de ruidos acompañado a la SMA, en el contexto de la ejecución del Programa de Cumplimiento, de julio de 2015.
- Documento 10: Segundo informe de monitoreo de ruidos acompañado a la SMA, en el contexto de la ejecución del Programa de Cumplimiento, de noviembre de 2015.
- Documentos 11: 10 órdenes de compra, relacionadas con servicios y productos del plan de descontaminación acústica del Autódromo de Codegua.
- Documentos 12: 19 facturas, relacionadas con servicios y productos del plan de descontaminación acústica del Autódromo de Codegua.

### Anexo 4

- Documento 13: Carta de Ana María Silva Gutierrez, Alcaldesa de la Comuna de Codegua, a Claudio Leiva, sobre autorización de extracción de áridos, del 26 de mayo de 2014.
- Documento 14: Carta de Pedro Ortiz Cuevas, representante de Inversiones Estancilla, a Jose Manuel Urrutia B, Director General de la DGA, de la región de O'Higgins, de fecha 10 de marzo de 2014.
- Documento 15: Carta de Ana María Silva Gutierrez, Alcaldesa de Codegua, a Luis Muñoz Arévalo, Director Regional de la DOH, de fecha 15 de mayo de 2013, en el que remite proyecto de extracción de áridos de Ricardo Leiva y Compañía Limitada.
- Documento 16: Carta de Pedro Ortiz Cuevas, representante de Inversiones Estancilla a Ladislao Rubio Medina, Director de la DOH, de fecha 27 de enero de 2015.
- Autorización, de fecha 2 de febrero de 2015, de la Ilustre Municipalidad de Codegua, para que don Claudio Leiva Valdivia, extraiga 6.602 m<sup>3</sup> de áridos del Estero de Codegua, sector la Estancilla.

### Anexo 5



- Carta de consulta de pertinencia de Proyecto “Modificación Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua”, presentada por Inversiones Estancilla ante el Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental, de fecha 31 de julio de 2015.
- Resolución N°6/CA-012 Ley 20.283, de CONAF de la VI Región, de fecha 23 de diciembre de 2014, mediante la cual se rechaza la solicitud sobre la ley N°20.283, N°6/CA-12, sobre el Plan de Corrección, presentada por Inversiones Estancilla.
- Carta de Pedro Ortiz Cuevas, representante de Inversiones Estancilla, dirigida a Conaf de la región de Rancagua, de 19 de noviembre de 2015, por la cual se autoriza a Tatiana Silva a retirar las solicitudes de Planes de corrección N°6/CA-28 y N°6/CA-31, con el objeto de que sean ingresados al SEA mediante una DIA.
- Of. Ord. N°78/2015, de la CONAF de la VI Región, dirigido a Benjamín Muhr Altamirano, Fiscal instructor de la DSC de la SMA, de fecha 10 de marzo de 2015.
- Resolución del Juzgado de Policía Local de Codegua, de fecha 17 de marzo de 2011, en la causa Rol N°672/2010.
- Comprobante de pago de multa, de la Ilustre Municipalidad de Codegua, de fecha 16 de mayo de 2011.
- Acta Infracción Ley N°20.283 y citación a Juzgado de Policía Local de Codegua, de fecha 11 de diciembre de 2014.
- Res. Ex. N°/P: 230, del 9 de noviembre de 2015, de la Dirección regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la VI Región.
- Of. Ord. N°14, del 8 de abril de 2015, de la CONAF de la provincia de Cachapoal, dirigido a Pedro Ortiz Cuevas de Inversiones Estancilla.
- Comprobante de Ingreso N°6/2014, Plan de Manejo de Corrección de Bosque Nativo para ejecutar Obras Civiles.
- Ord. N°217, del 5 de febrero de 2015, de la DSC de la SMA, dirigido a la CONAF de la VI Región.
- Consulta de pertinencia Ambiental, Ingreso al Sistema de Evaluación Ambiental (SEA), “Proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua” (RCA86/2014, de Julio de 2015.
- Documento titulado “Compromiso”, firmado entre Inversiones la Estancilla S.A. y la Ilustre Municipalidad de Codegua, del 1 de abril de 2015.

#### Anexo 6

- Directiva de Funcionamiento Evento Masivo, de fecha 28 de octubre de 2014, de la prefectura N°11 Of. de Seguridad Privada Carabineros de Chile.

#### VII. MEDIDAS PRECAUTORIAS

**106.** Frente a las denuncias recibidas y los hechos constatados en las actividades de fiscalización, la SMA presentó ante el Segundo Tribunal Ambiental, con fecha 3 de diciembre de 2015, una solicitud de que se autorizara la medida de clausura temporal total, contemplada en la letra c) del artículo 48 de la LO-SMA, para que el proyecto “Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua” fuera clausurado durante los días 6 y 7 de diciembre de 2014, fecha en la cual se encontraban programadas carreras. Los fundamentos que se dieron en dicha presentación se basaron principalmente en los resultados de las actividades de fiscalización efectuadas por la División de Fiscalización de la SMA, los días 10 de septiembre y 7 de noviembre de 2014, los cuales fueron expuestos en el Informe de Fiscalización Ambiental Autódromo de Codegua DFZ-2014-414-VI-RCA-IA (en adelante, “IFA Autódromo de Codegua”). En lo que se refiere a la emisión de contaminación acústica, el IFA Autódromo de Codegua dio cuenta de que las barreras acústicas de la pista no se encontraban instaladas con las características constructivas señaladas en el considerando 3.7.5. y 6 de la RCA N°86/2012. Además se señaló que en la actividad de inspección



del día 7 de noviembre de 2014, día en que se realizaba la competencia automovilística STC 2000, se verificó la superación de límites establecidos por la normativa, en los puntos receptores N°2 y N°3 (ambos ubicados en el sector Reserva de La Candelaria), las excedencias detectadas fluctuaron entre 6 dBA y 27 dBA.

**107.** Con fecha 4 de diciembre de 2014, el Segundo Tribunal Ambiental, en causa Rol S-11-2014, decidió autorizar la medida provisional solicitada. La medida de clausura total fue adoptada por la SMA mediante Res. Ex. N°713, de 4 de diciembre de 2014.

**108.** A pesar de la notificación oportuna de la Res. Ex. N°713, la SMA tuvo conocimiento de que Inversiones Estancilla realizó eventos automovilísticos los días en que tenía prohibición de funcionamiento, ya que dichos eventos contaron con cobertura de la prensa local. Frente a dicho incumplimiento se solicitó, con fecha 10 de diciembre de 2014, al Segundo Tribunal Ambiental, autorizara la medida de clausura temporal total del proyecto.

**109.** Con fecha 10 de diciembre de 2014, el Segundo Tribunal Ambiental, en causa Rol S-12-2014, decidió autorizar la medida de clausura temporal total hasta el 30 de diciembre de 2014. Esta medida precautoria fue dictada por la SMA mediante Res. Ex. N°731, de 12 de diciembre de 2014. El mismo día de la dictación de la segunda medida provisional, se dictó la Res. Ex. N°1/D-27-2014, mediante la cual se formuló cargos a Inversiones Estancilla

**110.** El día 9 de enero de 2015, la SMA solicitó al Ilmo. Segundo Tribunal Ambiental la autorización para renovar la medida provisional dictada mediante la Res. Ex. 731, fundado en el hecho de que las circunstancias que la habían justificado no habían variado, manteniéndose el riesgo inminente para la salud de la población. El mismo día, el Ilmo. Segundo Tribunal Ambiental decidió aceptar la renovación de la medida.

**111.** Debido a que en el mes de febrero de 2015 Inversiones Estancilla no había dado cuenta de la realización de ninguna mejora definitiva o temporal en el Autódromo que hiciera variar los presupuestos que habían justificado la dictación de las medidas de clausura temporal previamente adoptadas, se solicitó al Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, con fecha 12 de febrero de 2015, autorización para renovar la medida provisional procedimental dictada mediante Res. Ex. N°15.

**112.** El día 13 de febrero de 2015, el Ilmo. Segundo Tribunal Ambiental resolvió no autorizar la medida previsual y en cambio autorizar solo una medida de clausura temporal parcial, permitiendo actividades y eventos en el Autódromo bajo la condición de cumplir las obligaciones comprometidas en el programa de cumplimiento presentado por la empresa.

**113.** En conformidad con la resolución de autorización antes señalada, la SMA dictó la Res. Ex. N°128 de 19 de febrero de 2015, mediante la cual se ordenó la medida provisional temporal, en los mismos términos en que había sido autorizada por el Ilmo. Segundo Tribunal Ambiental. Finalmente, con fecha 20 de marzo de 2015, el Ilmo. Segundo Tribunal Ambiental se pronunció favorablemente sobre la renovación de dicha la medida de clausura temporal parcial, solicitada por la SMA, por un período de 30 días adicionales.

**114.** Con la dictación de la Res. Ex. N°8/D-27-2014, en la cual se resolvió decretar el incumplimiento anticipado del Programa de Cumplimiento aprobado mediante Res. Ex. N°7/D-27-2014, se analizó el reiterado incumplimiento por parte del proyecto de



Inversiones Estancilla de la norma de ruidos durante la ejecución del Programa de Cumplimiento. Esto llevó a que en el resuelto II de la Res. Ex. N°9/D-27-2014 se decidiera solicitar al Ilte. Segundo Tribunal Ambiental la autorización para la dictación de una nueva medida provisional de clausura temporal total de las instalaciones del proyecto.

**115.** El día 14 de enero de 2016, en conformidad con el artículo 48 de la LO-SMA, la Superintendencia del Medio Ambiente solicitó al Ilte. Segundo Tribunal Ambiental, una nueva autorización de la medida de clausura temporal total del proyecto. La sentencia del Ilte. Segundo Tribunal fue dictada con fecha 15 de enero de 2016. En ella se analiza los antecedentes disponibles y la solicitud planteada y se concluye que, en virtud de los reiterados incumplimientos a la norma de ruido, se presenta un riesgo a la salud de la población, concediéndose la autorización para la medida. La medida fue dictada, con fecha 4 de marzo de 2016, y terminó su vigencia el día 4 de abril de 2016.

**116.** Con fecha 4 de marzo de 2016, Ignacio Barra Wiren, actuando en representación de Inversiones Estancilla realizó una presentación en la cual propuso un conjunto de medidas temporales de funcionamiento. Las medidas propuestas son las siguientes: (i) no realización de carreras de motocicletas; (ii) Continuar con el sistema de mitigación de ruidos propuesto en el Programa de Cumplimiento; (iii) Informe mensual de monitoreo acústico; (iv) realización de una auditoría a todas las mediciones de ruido del AIC; (v) contemplar un menor número de vehículos en pista, contemplando sólo 20, además de reducir el número de personas asistentes a los eventos; (vi) utilización solo de la “pista corta” de funcionamiento de 2543 metros aprox. Las medidas son propuestas por un período de 4 meses o hasta que se apruebe la nueva DIA del proyecto. En la presentación se solicita tener por presentadas las medidas temporales de funcionamiento, aprobándolas, o lo que se estime en derecho.

**117.** Con fecha 21 de marzo de 2016, fue dictada por esta Superintendencia la Res. Ex. N°12/ Rol D-27-2014, mediante la cual se resolvió tener presente el escrito presentado por Inversiones Estancilla, incorporándolo al expediente sancionatorio. Se indicó también que las medidas propuestas podrán ser consideradas al momento de evaluar la solicitud de medidas provisionales, cuando corresponda.

**118.** El día 11 de abril de 2016, se dictó la Res. Ex. N°13/Rol N°D-27-2014, mediante la cual se abordó la propuesta de medidas voluntarias realizada por Inversiones Estancilla. En dicha resolución se describieron todos los antecedentes relativos a las medidas precautorias previamente dictadas, luego se explican las medidas voluntarias propuestas por la empresa. Se manifiesta también que dichas medidas no constituyen una superación de los cargos, sino que se trata de antecedentes que tendrán que ser ponderados de acuerdo al artículo 40 de la LO-SMA, razón por la cual no se trata de medidas que deban ser “aprobadas” por la SMA, como lo pidió Inversiones Estancilla. No obstante, se hizo ver también que en la medida en que ellas sean cumplidas, la SMA ponderará aquellos antecedentes al momento de decidir sobre la eventual nueva solicitud de medidas provisionales. Se indica también que por la naturaleza de las medidas voluntarias propuestas, estas sí pueden constituir mecanismos eficientes para la disminución del riesgo a la salud de las personas, el cual es justamente el fundamento de las medidas provisionales previamente dictadas.

**119.** Junto con lo anterior se indicó que para que la SMA pudiera valorar dichos antecedentes, era necesario que Inversiones Estancilla entregue periódicamente información que dé cuenta del cumplimiento voluntario de las medidas propuestas. Para ello se ordenó a Inversiones Estancilla la entrega semanal de un conjunto de información, la cual es descrita en la resolución.

120. En cumplimiento con el requerimiento de información efectuado Inversiones Estancilla acompañó, con fecha 20 de abril de 2016, la primera respuesta semanal al requerimiento de información en la cual se manifestó que la semana previa no se habían realizado eventos automovilísticos en el Autódromo. Con posterioridad se acompañaron regularmente el resto de las respuestas semanales informando, en forma completa y suficiente, los eventos automovilísticos realizados en la semana previa, así como las mediciones de la cabina sonométrica implementada, y las mediciones de ruido en el punto de recepción.

#### **VIII. VALOR PROBATORIO DE LOS ANTECEDENTES QUE CONSTAN EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO**

121. En relación a la prueba rendida en el presente procedimiento sancionatorio, cabe señalar que el inciso primero del artículo 51 de la LO-SMA dispone que los hechos investigados y las responsabilidades de los infractores deberán acreditarse mediante cualquier medio de prueba admisible en derecho, los que se apreciarán conforme a las reglas de la sana crítica. Por su parte, el artículo 53 de la LO-SMA dispone como requisito mínimo del dictamen, señalar la forma acerca de cómo se han llegado a comprobar los hechos que fundan la formulación de cargos. En razón de lo anterior, la apreciación de la prueba en los procedimientos administrativos sancionadores que instruye la Superintendencia, con el objeto de comprobar los hechos que fundan la formulación de cargos, se realiza conforme a las reglas de la sana crítica.

122. Respecto al valor probatorio de los hechos constatados en la fiscalización de un proyecto, el inciso segundo del artículo 51 de la LO-SMA dispone que “[l]os hechos constatados por los funcionarios a los que se reconocen la calidad de ministro de fe, y que se formalicen en el expediente respectivo, tendrán el valor probatorio señalado en el artículo 8°, sin perjuicio de los demás medios de prueba que se aporten o generen en el procedimiento”.

123. Por su parte, el inciso segundo del artículo 8° de la LO-SMA, prescribe que “[l]os hechos establecidos por dicho ministro de fe constituirán **presunción legal**” (énfasis agregado). Además, el artículo 47, de la Ley N° 20.283, sobre Recuperación del Bosque Nativo y Fomento Forestal; el artículo 7 letra k) de la Ley N° 18.755, que Establece Normas sobre el SAG; y el artículo 157 del Código Sanitario, establecen la misma calidad de ministros de fe, respecto de los funcionarios de CONAF, SAG y Seremi de Salud, respectivamente. Así, los hechos constatados por estos funcionarios y recogidos en las actas de inspección ambiental contenidas en los Informes de Fiscalización Ambiental antes individualizados, gozan de presunción legal de veracidad.

124. Por tanto, la presunción legal de veracidad de lo constatado por el ministro de fe constituye prueba suficiente cuando no ha sido desvirtuada por el presunto infractor, lo cual será considerado al momento de valorar la prueba de acuerdo a las reglas de la sana crítica, en los apartados siguientes.

#### **IX. ANALISIS SOBRE LA CONFIGURACIÓN DE LAS INFRACCIONES**

125. Con el objeto de ordenar la argumentación, en el presente capítulo se analizará, en primer lugar, las defensas generales de derecho expuestas por Inversiones Estancilla en sus descargos, para después analizar separadamente la configuración de cada una de las infracciones que se han imputado a la empresa.

##### **A. Defensas de derecho de Inversiones Estancilla**

i. **Falta de precisión de los cargos formulados y afectación del derecho de defensa.**

**126.** Inversiones Estancilla ha indicado en sus descargos que el escrito de formulación de cargos, no contaría con un congruencia entre la parte considerativa y la parte resolutive, agregando que *"...si bien en la parte considerativa de la Formulación de Cargos se cita un Informe de Fiscalización Ambiental y una serie de denuncias, no se describe de qué forma estos antecedentes respaldan cada uno de los cargos imputados a La Estancilla"*. Esto habría implicado que la empresa haya tenido que *"...realizar un análisis acabado de cada uno de los documentos tenidos a la vista por parte de la SMA, para efectos de entender, inferir y delimitar en base a supuestos aquellos hechos que se estiman constitutivos de infracción"*.

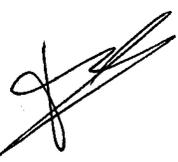
**127.** Sobre esta defensa, debe indicarse que ella no cuenta con precisión suficiente para que pueda ser correctamente ponderada, en la medida en que se trata de una aseveración general sobre todo el escrito de formulación de cargos, sin que se señale cuál es la información en particular que la empresa estimó que la resolución no incorporaba o explicaba y que habría afectado su derecho de defensa.

**128.** La lectura del escrito de formulación de cargos permite derivar tanto de su texto, como de los documentos que cita e incorpora al procedimiento sancionatorio, el conjunto de los antecedentes que se tuvieron a la vista para formular cargos. El relato de la parte considerativa de la Res. Ex. N°1/ Rol D-27-2014 da cuenta de cómo estos antecedentes fueron reunidos y los aspectos relevantes que pueden ser resaltados de cada uno de ellos. Luego, fruto de la revisión de dichos antecedentes, es que en la parte resolutive se desarrollan las acciones que se estiman constitutivas de infracción, así como la calificación preliminar de la gravedad.

**129.** Lo sostenido por la empresa, en el sentido de que ella se vio obligada a realizar un análisis de cada uno de los documentos tenidos a la vista por parte de la SMA, para efectos de entender, inferir y delimitar los hechos que se estiman constitutivos de infracción, no es más que algo que resulta necesario y esperable en la revisión y contestación de una formulación de cargos por parte del presunto infractor. En efecto, para que el presunto infractor pueda desarrollar sus descargos, es necesario que este revise de manera acuciosa el contenido de la resolución que formula cargos, así como los documentos que la fundan.

**130.** Respecto a los *"supuestos"* que la empresa habría tenido que realizar, no se especifica cuáles habría sido, por lo que no es posible ponderar la efectividad de esta alegación. La única referencia más específica planteada por Inversiones Estancilla sobre este punto se refiere a los cargos Ns° 1 y 3, sobre los cuales indica que no existiría una descripción detallada del cargo, ya que, según sus dichos, no se señalaría fecha ni cómo Inversiones Estancilla ha podido cometer dicha acción. Agrega que ello habría *"...implicado un agravio del derecho a defensa de esta parte, toda vez que se desconoce con certeza y precisión los hechos que motivan la infracción de las normas presuntamente incumplidas"*.

**131.** Para ponderar dicha alegación, debe considerarse que el cargo N°1 señala claramente que lo que se atribuye es la *"...extracción industrial de áridos del estero Codegua y construcción de una ampliación de la pista de carreras con una superficie construida mayor a 5.000 m2, sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental que lo autorice"*. Este cargo debe ser analizado en base a la descripción que se efectúa en la misma resolución, en cuya parte considerativa se indica que el IFA Autódromo de Codegua 2014 deja constancia de que en la inspección realizada el día 10 de septiembre de 2014, se llevó adelante una visita inspectiva al Autódromo, en la cual se constató *"...la existencia de dos obras indicadas por*



encargados como “barreras acústicas”, de las cuatro proyectadas, las cuales consisten en acopios de áridos que no tienen la altura indicada en la RCA”<sup>2</sup>. Además se constató, que el material de estas barreras consistió “...en material fluvial, lo que significó la remoción de material del cauce del estero Codegua del orden de 198.000 m<sup>3</sup>”<sup>3</sup>.

**132.** Es decir, en la misma resolución se describe la fecha en la cual se verificó la infracción, así como las características de esta. Pero, a mayor abundamiento, es en el mismo IFA Autódromo de Codegua 2014, donde se encuentra con un mayor nivel de detalle las características de la extracción, acompañándose fotografías georreferenciadas tanto del relleno de material realizado al costado norte del Autódromo de Codegua, como del área de extracción<sup>4</sup>.

**133.** En relación a la ampliación de la pista de carreras, descrita en la parte resolutive de la Res. Ex. N°1/ Rol D-27-2014, se trata de un hecho que, como se indica en la parte considerativa de la misma resolución, también fue verificado en la actividad de Inspección del día 10 de septiembre de 2014, indicándose en la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014 que se observó “...existencia de trabajos de extensión de la pista principal, la cual tendrá una longitud de 4,8 Km aproximados, superior a lo autorizado por RCA, que alcanzan los 3,5 Km. El ancho mínimo (14 m) y máximo (20 m) también son superiores a lo autorizado mediante RCA N°86/2012”. Además, mediante Memorándum N°433/2014, del 23 de diciembre de 2014, se complementó el IFA Autódromo de Codegua 2014, justamente sobre este punto. El mencionado Memorándum fue incorporado al expediente sancionatorio junto con la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014.

**134.** Finalmente, sobre el cargo 3, en el resuelvo de la Res. Ex. N°1/ Rol D-27-2014 se formula cargos por la “...afectación del cauce del estero Codegua - por la extracción de material y la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero”. Este cargo se relaciona a su vez con el hecho descrito en el considerando 9° de la misma resolución, el cual fue verificado en la actividad de inspección ambiental del día 10 de septiembre de 2014, según la cual se constató “excavaciones, remoción de material, obras de relleno de material para protección de ribera e intervención de a lo menos tres defensas fluviales preexistentes, las que fueron cubiertas por las barreras acústicas confeccionadas con material de árido (fluvial)”. En el IFA Autódromo de Codegua 2014, por su parte, se describe la zona del relleno de material y las defensas fluviales sepultadas (Fotografías 4 y 5, e Imágenes 2 y 3 del IFA Autódromo de Codegua 2014).

**135.** En consecuencia, la Res. Ex. N°1 / Rol D-27-2014 describe adecuadamente los hechos que configuran los cargos Ns°1 y 3, no sólo describiendo en su resuelvo I el núcleo de la conducta infraccional, sino que complementando en sus considerandos esta descripción.

**136.** En último término, debe tenerse en cuenta que la supuesta falta de precisión del cargo en ningún caso impidió que Inyersiones Estancilla ejerciera su derecho de defensa, ya que como se aprecia en el mismo escrito de descargos, la empresa plantea defensas referidas a ambas conductas infraccionales, aportando un conjunto de argumentos de defensa, los cuales solo pueden haber sido expuestos porque existió una comprensión de los cargos levantados.

ii) **Gravedad de los cargos.**

<sup>2</sup> Res. Ex. N°1/ Rol D-27-2014, considerando 9°.

<sup>3</sup> Op. cit.

<sup>4</sup> IFA Autódromo de Codegua 2014, fotografías 8 y 9.

**137.** Sobre la gravedad de las infracciones, Inversiones Estancilla indica que la gravedad atribuida a los cargos en forma preliminar en el escrito de formulación de cargos, no tendría fundamento. Esto conllevaría una falta de motivación, la cual lesionaría el principio constitucional del debido proceso y, en particular, el derecho de defensa. Se coloca como ejemplo la calificación provisoria como grave de los cargos 2 y 5, basado en la letra b) del numeral 2° del artículo 36 de la LO-SMA. Sostiene en último término que el vicio supuestamente producido implica que los cargos, de ser sancionados, sólo podrían ser calificados como leves.

**138.** En relación a esta defensa, debe indicarse en primer lugar que la formulación de cargos es el acto administrativo por el cual se da inicio al procedimiento sancionatorio, comunicando al presunto infractor sobre los hechos que se estima, preliminarmente, que se consideran constitutivos de infracción. En este sentido, el artículo 49 de la LO-SMA indica que se iniciará con una formulación precisa de los cargos, la cual deberá señalar una descripción clara y precisa de los hechos que se estimen constitutivos de infracción y la fecha de su verificación, la norma, medidas o condiciones eventualmente infringidas y la disposición que establece la infracción, y la sanción asignada.

**139.** En el presente caso, todos los elementos exigidos por el artículo citado fueron incorporados respecto de cada uno de los cargos, señalándose, junto a la descripción precisa y clara del hecho infraccional, la norma infringida, la disposición que establece la infracción y la sanción posible.

**140.** Sobre esto, es importante indicar que Inversiones Estancilla no cuestiona que no se haya señalado la norma que contempla la infracción, ni tampoco que no se haya señalado la sanción asignada, sino que cuestiona que la descripción de estos elementos no fue fundamentada por la SMA. Esto último, al no tratarse de una exigencia contemplada en el artículo 49 de la LO-SMA no puede considerarse que pueda de algún modo invalidar la formulación de cargos o afectar el derecho de defensa del presunto infractor.

**141.** En el escrito de formulación de cargos se incorporan los antecedentes disponibles, el hecho infraccional y la gravedad que, en virtud de una evaluación preliminar, la SMA estima que es concurrente. Con dichos antecedentes el presunto infractor puede justificar la no ocurrencia del hecho o plantear defensas que maten o alteren su calificación jurídica. Además puede cuestionar la gravedad preliminar determinada por la SMA, negando que con los antecedentes tenidos a la vista o aquellos que ella misma pasa a aportar, se configure el presupuesto para la calificación de una determinada gravedad.

**142.** Por último, debe considerarse que la gravedad de la infracción es una circunstancia que no queda definida al momento de la formulación de cargos, sino que debe ser determinada al momento de la resolución del procedimiento sancionatorio por el acto de término. La gravedad informada en el escrito de formulación de cargos es solo preliminar, pudiendo ser modificada durante la instrucción. En este entendido, no puede considerarse que no conocer esa calificación final y su fundamento pueda de algún modo constituir una afectación del derecho de defensa, ya que ello implicaría que en cada caso en que la clasificación informada en la formulación de cargos es cambiada, se verificaría una afectación del derecho de defensa que invalidaría la sanción.

**143.** Por los anteriores motivos, puede considerarse que en la Res. Ex. N°1/ D-27-2014 sí se encuentran los antecedentes que fundamentan la clasificación provisional de las infracciones que fue informada; pero además, que en el caso que se estimare que existe poca precisión en los fundamentos que llevaron a esa clasificación de gravedad



provisional, no podría estimarse que ello pueda constituir una afectación del derecho de defensa que afecte la validez de la infracción.

**iii) Principio de proporcionalidad.**

144. Como se ha indicado en forma previa en el presente dictamen, Inversiones Estancilla cita el principio de proporcionalidad y su reconocimiento en la normativa nacional, pero no indica que este principio habría sido vulnerado en el presente caso, ni mucho menos cómo. Por ello, no corresponde ahondar sobre este punto ya que no constituye propiamente un argumento de defensa que tenga por objeto excluir la responsabilidad de la empresa por uno o más de los cargos formulados.

**iv) Necesidad de sanción**

145. Inversiones Estancilla se refiere al principio de *ultima ratio* en el ejercicio de la acción punitiva, indicando que, debido a que la empresa estaría cumpliendo actualmente con las disposiciones legales supuestamente infringidas y, que además habría reparado los efectos que su acción pudo provocar, la imposición de una sanción sería innecesaria.

146. Sobre lo anterior, cabe indicar que el principio de *ultima ratio* es un principio que se deriva del principio de necesidad de la intervención del Derecho penal, y considera que el Derecho penal debe ser el último instrumento al cual se debe recurrir para proteger determinados bienes jurídicos socialmente valorados<sup>5</sup>. Se trata de un principio que tiene un carácter principalmente político, ya que se dirige al legislador, al momento de decidir las conductas que pueden ser objeto de sanción<sup>6</sup>.

147. En el plano del derecho administrativo, se ha señalado que el principio de necesidad de la infracción también juega un rol relevante, estableciendo que “...la sanción administrativa es una potestad de *ultima ratio* que sólo es necesaria, y por ende justa, en caso de ineficacia o insuficiencia de las medidas correctivas de que dispone la Administración Pública para tutelar el interés público”<sup>7</sup>.

148. En materia administrativa este principio se traduce en la implementación de medidas correctivas como solución previa a la sanción, de modo de que “la sanción solo será necesaria cuando la tutela del interés público por vía correctiva sea ineficaz total o parcialmente”<sup>8</sup>.

149. Uno de los ejemplos más claros de la implementación de estas medidas correctivas, es posible encontrarlo en el artículo 42 de la LO-SMA, el cual contempla el instrumento del programa de cumplimiento<sup>9</sup>. Este instrumento permite eximir

<sup>5</sup> Carnevali Rodríguez, Raúl. 2008. Derecho Penal como *Ultima Ratio*. Hacia una Política Criminal Racional. Revista Ius et Praxis.12(1): 13-48.

<sup>6</sup> Op. cit. p. 17.

<sup>7</sup> Arancibia Mattar, Jaime. 2014. El Principio de Necesidad de la Sanción Administrativa como Potestad de *Ultima Ratio*. En: Sanciones Administrativas. Santiago, Thomson Reuters. pp. 129-147. p.131

<sup>8</sup> Op. cit. p. 133.

<sup>9</sup> Sentencia Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, 30 de diciembre de 2016, rol R-75-2015 disponible en: [http://consultas.tribunalambiental.cl/ambiental\\_portal/Web/Portal/LEX\\_POR\\_ConsultaCausa.aspx](http://consultas.tribunalambiental.cl/ambiental_portal/Web/Portal/LEX_POR_ConsultaCausa.aspx).

Considerando tercero: “Que, con esta intención el legislador introdujo algunos instrumentos en la LOSMA, los que han sido denominados por la doctrina como “mecanismos de incentivo al cumplimiento”. Dichos mecanismos vinieron a reestructurar los objetivos perseguidos por la actividad de policía de la Administración



de la sanción a aquel infractor que presenta un plan de acciones y metas para volver al cumplimiento de la normativa ambiental. Este programa debe ser aprobado por la SMA y cumplido satisfactoriamente por el presunto infractor.

150. Cabe recordar que en el presente caso Inversiones Estancilla utilizó esta herramienta, presentando un programa de cumplimiento que la podría haber eximido de la sanción de haber sido cumplido satisfactoriamente, sin embargo, ello no ocurrió en los hechos. En oposición, lo que ocurrió fue que Inversiones Estancilla incumplió en forma grave el programa de cumplimiento, lo que se vio reflejado en el IFA Programa de Cumplimiento Autódromo de Codegua, elaborado por la División de Fiscalización de esta Superintendencia, y después en la Res. Ex. N°8/ Rol D-27-2014, mediante la cual se reabrió el procedimiento sancionatorio.

151. En consecuencia, si bien nuestra legislación acoge el principio de necesidad de la sanción con instrumentos que hacen primar la corrección frente a la sanción administrativa, el presente caso es justamente un ejemplo de una sanción jurídicamente necesaria por la ineficacia de las medidas correctivas<sup>10</sup>.

152. Por lo demás, como se verá a continuación, no es efectivo que Inversiones Estancilla ha dejado de incumplir las obligaciones en que se basan los cargos, en la medida en que, por ejemplo, las modificaciones que han sido introducidas al proyecto aún no han sido regularizadas ante el SEIA, ni tampoco han sido implementadas las medidas de mitigación de ruido que son exigidas por la RCA, consistentes en barreras acústicas y arborización.

v) **Circunstancias atenuantes.**

153. Se manifiesta por la empresa que, en el caso en que se desestimen los descargos realizados, se tomen en cuenta un conjunto de consideraciones al momento de ponderar las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA sobre cada infracción. En este sentido, cabe indicar que dichas circunstancias serán ponderadas más adelante en el presente dictamen, instancia en la cual se tendrán en cuenta los argumentos planteados por la empresa.

**B. Infracción N° 1: Extracción industrial de áridos del estero Codegua y construcción de una ampliación de la pista de carreras con una superficie construida mayor a 5.000 m<sup>2</sup>, sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental que lo autorice.**

154. El cargo aludido atribuye a Inversiones Estancilla la ejecución de dos acciones que por sí solas requerirían el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. La primera de ellas se refiere a la extracción industrial de áridos desde el Estero de Codegua, mientras que la segunda atribuye una modificación de proyecto, consistente en una ampliación de la pista de carreras originalmente aprobada. La imputación reúne estas dos causales de ingreso y atribuye como una sola infracción el haberlas ejecutado sin haber obtenido previamente la aprobación en el SEIA. A continuación, nos referiremos en forma separada a ambas causales de ingreso para ver de qué manera ellas han sido probadas en el procedimiento sancionatorio.

i. **Extracción industrial de áridos desde el cauce del estero Codegua.**

*del Estado, desde un énfasis represivo a uno colaborativo, manteniendo la actividad sancionatoria como una respuesta disuasiva frente a los incumplimientos, pero ya no como la única forma de respuesta estatal”.*

<sup>10</sup> Op. cit. p. 143.

155. Al artículo 10 de la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente, ley 19.300, establece en su letra i), que la extracción industrial de áridos constituye un proyecto o actividad susceptible de causar impacto ambiental y que, en consecuencia, debe someterse al SEIA.

156. Por otro lado, el Reglamento del SEIA, D.S. N°40 de 2013 establece, en su artículo 3, letra i.5., el umbral que define qué tipo de extracción se considerará de tipo industrial. El artículo señala que *“[t]ratándose de extracciones en un cuerpo o curso de agua, el volumen total de material a remover durante la vida útil del proyecto o actividad sea igual o superior a veinte mil metros cúbicos (20.000 m<sup>3</sup>) tratándose de las Regiones de Arica y Parinacota a Coquimbo, o a cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m<sup>3</sup>), tratándose de las Regiones de Valparaíso a Magallanes y Antártica Chilena, incluida la Región Metropolitana de Santiago”*.

157. En Acta de Inspección de la actividad de fiscalización ambiental realizada en las dependencias del proyecto el día 10 de septiembre de 2014, se dejó constancia por los fiscalizadores que en el sector del estero Codegua *“...se constató la existencia de una obra tipificada en el PAS 157 del actual reglamento del SEIA, cuya evaluación no fue materia de análisis en la RCA 86/2012. La obra corresponde a un muro de dimensiones aprox. de acuerdo a jefe de obras Sr. Sergio González; de 12 km de largo por 12 metros de alto por lado estero, 8 metros de alto por lado del Autódromo (promedio 10 metros), con un ancho de coronamiento de 1,5 metros; construido con material de empréstito obtenido del mismo estero (...) Se constató faenas de extracción de áridos, cuyo material era ingresado en camiones hacia el sector del Autódromo. De acuerdo a lo indicado por el jefe de operaciones, la extracción es realizada por empresas Áridos Cachapoal de Claudio Leiva, los cuales entregan áridos para construcción de pistas”*.

158. Por otro lado, en el IFA Autódromo de Codegua 2014, se señala, en el numeral 5.1. de los Hechos Constatados, que *“[d]urante el desarrollo de la actividad de inspección se constató la existencia de una obra en la ribera izquierda del estero Codegua, consistente en un muro de dimensiones aproximadas (de acuerdo a jefe de obras Sr. Sergio González) de 1,2 Km de largo por 12 m de alto por lado estero y 8 m de alto por lado autódromo, dando un promedio de 10 m, con un ancho de coronamiento de 1,5 m, **construido con material de empréstito obtenido del mismo estero**”* (énfasis agregado). Se agrega que, *“[e]n sector sur poniente del autódromo se constató la existencia de un segundo muro de tierra y empréstito, que de acuerdo a jefe de operaciones corresponde a barrera acústica y con una altura aproximada de 2,5 m.”*

159. En el mismo IFA Autódromo de Codegua 2014, se hace referencia al Oficio N° 319 de fecha 25 de septiembre de 2014, del Ministerio de Obras Públicas (en adelante, MOP), mediante el cual envió una minuta técnica sobre los antecedentes recabados por la DOH en la actividad de inspección ambiental, en particular sobre las materias relacionadas al macro-sector del estero Codegua. En la minuta acompañada se indica lo siguiente:

- Se observa muro acústico a modo de separación de circuito de autopista con el cauce. Este se compone de un terraplén de materia fluvial el cual, (...) tiene una longitud aproximada de 1,2 km de largo y en promedio 10 m de altura (en adelante, Talud Norte).
- Al inicio del terreno aguas arriba, se observa relleno de material para proteger ribera que ha sido erosionada por las aguas, conformando un muro protector de ancho medio de 4 m, el cual no cuenta con protección a base de enrocados.



- Se observa maquinaria que está efectuando excavaciones en el cauce del estero Codegua, excavación que supera la cota de fondo del canal principal.
- De acuerdo a la longitud y dimensiones del muro acústico, esto ha significado una remoción de material desde el cauce del orden de los 198.000 m<sup>3</sup>, (...) se aprecia una excavación directa desde el borde del cauce para conformar el pretil.
- Se observa acopio de material granular en el cauce, el cual no ha sido removido, generando acopios de sobre tamaño dispuestos de manera caótica al interior del mismo.
- De acuerdo a lo observado en imágenes satelitales anteriores y actuales, se han cubierto y/o anexado a muro acústico, al menos tres obras de defensas fluviales.

**160.** Las fotografías de los taludes identificados, así como de la zona de extracción incorporadas al IFA Autódromo de Codegua 2014, son las que se muestran a continuación:

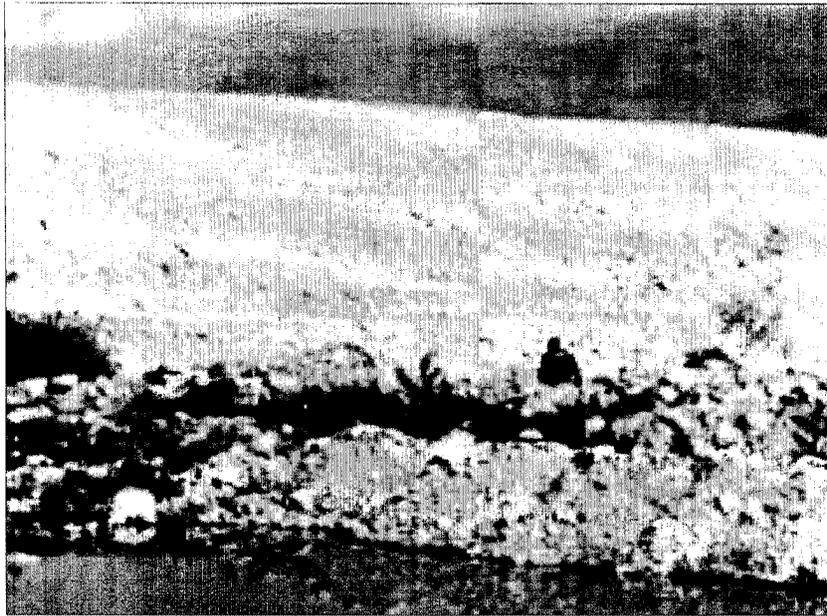
**Fotografía N°1:** Talud sector norte del Autódromo, parte superior.



**Fuente:** IFA Autódromo de Codegua, fotografía N°4.

**Fotografía N°2:** Talud sector norte del Autódromo, detalle.





Fuente: IFA Autódromo de Codegua, fotografía N°5.

Fotografía N°3: Talud sector sur del Autódromo.



Fuente: IFA Autódromo de Codegua, fotografía N°3.

Fotografía N°4: Sector de extracción de áridos, cauce estero Codegua.

A handwritten signature or mark in the bottom left corner of the page, consisting of several overlapping loops and lines.

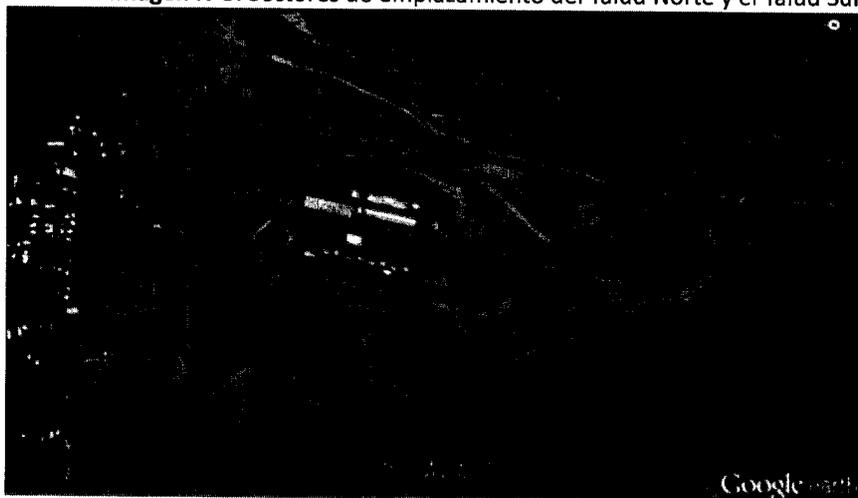


Fuente: IFA Autódromo de Codegua, fotografía N°5.

**161.** En consecuencia, de la información aportada por el IFA Autódromo de Codegua 2014, se puede extraer que dentro de las instalaciones del proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua, se construyó un talud de material de empréstito, de unas dimensiones aproximadas de 1,2 Km de largo, 12 metros de alto y un promedio de 10 m de ancho, el cual cuenta con aproximadamente 198.000 m<sup>3</sup> de material (en adelante, Talud Norte). También se habría construido en sector sur poniente del Autódromo un segundo muro, con una altura aproximada de 2,5 m (en adelante, Talud Sur). Se señala además, que el material con el que habría sido construido estos muros, sería material del cauce del estero, en el sector colindante al Autódromo.

**162.** En la Imagen N°1 del IFA Autódromo de Codegua 2014 se muestra la localización del Talud Norte y el Talud Sur. La imagen es la que se incorpora a continuación:

**Imagen N°3:** Sectores de emplazamiento del Talud Norte y el Talud Sur.



Fuente: Imagen N°1, IFA Autódromo de Codegua 2014

**163.** El cargo levantado mediante la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014, atribuye a Inversiones Estancilla el haber realizado una extracción de áridos desde el



cauce del estero Codegua, sin haber ingresado previamente al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. La extracción industrial, implica haber sobrepasado el umbral de extracción, establecido por el Reglamento del SEIA para el ingreso al SEIA. Para los efectos de este cargo, la construcción de los Taludes Norte y Sur, son relevantes por el hecho de que el material utilizado habría sido extraído del cauce del estero Codegua. Por lo mismo, en la siguiente sección se analizará este punto, mientras que más adelante se analizarán otros incumplimientos que conlleva la construcción de estos muros.

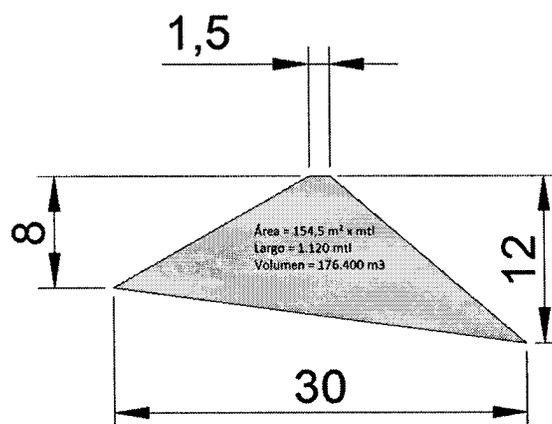
**a. Defensa de Inversiones Estancilla**

**164.** Frente a este cargo, Inversiones Estancilla ha insistido en sus descargos que ella no extrajo material del estero Codegua, sino que fue la empresa Áridos Cachapoal. Agrega que los áridos del estero Codegua no serían de buena calidad y que por ello sólo se habrían utilizado para construir rellenos laterales de la pista. Indica también que, específicamente para la construcción del Talud Norte, no se habría utilizado el material del estero, sino que **un 53% habría sido obtenido del escarpe y nivelación de la misma superficie del recinto deportivo, un 36% provendría de excavaciones efectuadas en la construcción del autódromo y un 11% correspondería a material pre-existente ubicado en la misma zona de emplazamiento del muro.**

**165.** Inversiones Estancilla acompañó, en su presentación de fecha 2 de febrero de 2015, un documento titulado “Muro Norte Estudio de cubicación de áridos” (en adelante, Estudio de cubicación de áridos). En él se refiere a las medidas y el volumen del Talud Norte, así como a las áreas desde donde se habría extraído el material para su construcción.

**166.** Respecto a las dimensiones del Talud Norte, la empresa, se separa levemente de las estimaciones de la DOH. En el punto 2.2. se indican que el muro tendría un ancho base de 30 metros; un ancho de coronación de 1,5 metros; una altura hacia el Autódromo de 8 metros; una altura hacia el río de 12 metros y un largo de 1.120 metros. Se indica que el volumen del muro corresponde a 177.912,6 m<sup>2</sup>, a lo que se suma el Talud Sur, cuyo volumen es determinado por la empresa en 2.636, 25 m<sup>2</sup>, dando un total de material de 180.548,85 m<sup>3</sup>. Se acompaña en el numeral 2.2.2. el siguiente diagrama con las dimensiones del Talud Norte:

**Figura N°1:** Diagrama de las dimensiones del Talud al Norte del Autódromo de Codegua.



**Fuente:** Documento titulado Muro Norte Estudio de cubicación de áridos, acompañado por Inversiones Estancilla el día 2 de febrero de 2015.

**167.** En relación al origen del material utilizado en la construcción del muro, en el Estudio de cubicación de áridos la empresa identifica tres: Primero, un



muro que existía previamente, el cual habría sido construido por la DOH, y que tenía unas dimensiones de 4 metros de alto, 3 metros de coronación, 30 metros de base y un largo de 300 metros, totalizando, según sus cálculos, 19.800 m<sup>3</sup>; segundo, manifiesta que 66.054 m<sup>3</sup> corresponderían a material reciclado luego de hacer las excavaciones de las construcciones dentro del proyecto<sup>11</sup>; y, tercero, indica que 97.462 m<sup>3</sup> correspondería a material que se obtuvo de la nivelación y el escarpe del sector del autódromo.

**168.** En definitiva, en sus descargos Inversiones Estancilla no niega que se haya realizado extracción de áridos del cauce del estero Codegua, sino que cuestiona otros dos puntos: Primero, que el volumen de extracción sería menor -sin precisar cuál-, porque este material no habría sido utilizado en la construcción del Talud Norte; y, segundo, que Inversiones Estancilla no habría tenido participación en la extracción, sino que se habría limitado a comprar el material extraído.

**169.** Esta defensa se ve complementada por el Informe Hidráulico acompañado con fecha 21 de abril de 2017, especialmente en lo que se refiere al origen del material con el cual habría sido construido el Talud Norte. El Informe señalado se traza como objetivos los siguientes:

- *“Estudio de la Granulometría de los Suelos: del cauce; del área adyacente a la ribera sur (en borde del pretil); y detrás del mismo; demostrando que el pretil existente está constituido por material propio del relleno fluvial preponderante en toda el área, cuyo origen corresponde a material desplazado de la superficie del propio Autódromo en su época de construcción, producto de las labores de emparejamiento.*

- *Que dicho pretil fue construido en parte, cubriendo las obras de protección de riberas preexistente, no reemplazándolas ni menos eliminándolas, sino que éstas se encuentran bajo dicho pretil, constituyendo actualmente una doble defensa ante una eventual crecida máxima extraordinaria que amenace el poblado de Codegua.*

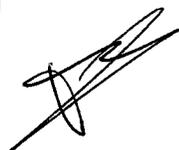
- *Análisis Hidráulico, de Sedimentación y de Socavaciones, demostrando que la situación actual permite el escurrimiento ante eventos de crecidas máximas, sin riesgos de desbordes ni de socavaciones, manteniéndose estable ambas riberas, y que si dicho pretil no existiera, igualmente se mantienen la condiciones de seguridad libre de desbordes.*

- *Que antiguamente los peligros de desborde se originaban en el cauce llamado Estero Seco, brazo saliente Sur del estero Codegua ubicado entre 0,7 Km a 1 Km aguas arriba del Autódromo, frente al cual se construyeron muros de enrocados que hoy impiden que dicho cauce capte aguas”.*

**170.** En el cuerpo del Informe Hidráulico se analizan dos puntos que tienen relación con el cargo objeto de análisis en la presente sección: *primero*, el análisis sobre el origen del material con el cual fue construido el Talud Norte, en base a la granulometría del material; y *segundo*, el origen del material de Talud Norte en base a sus dimensiones y la relación que ella tiene con la superficie intervenida del autódromo.

**171.** Respecto al primero de los puntos anteriores, el Informe Hidráulico, toma como insumo el análisis efectuado por el laboratorio LABOTAL, el cual tomó 6 calicatas de 3 metros de profundidad realizando ensayos de Macrogranulometrías en la zona del proyecto: “3 en el cauce dentro de la longitud de estudio de 2 km; 2 adyacentes al pretil por el lado

<sup>11</sup> El detalle de los volúmenes obtenidos de estas excavaciones es acompañado en la tabla del punto 3.1. del documento.



del cauce y 1 por el lado interno del pretil dentro del recinto del Autódromo”. Los lugares de las calicatas fueron descritos en la presentación de fecha 5 de mayo de 2017.

**172.** La conclusión de dichos análisis es que “[d]e la Tabla anterior se puede apreciar que los suelos de todas las calicatas son similares y permiten confirmar que toda la zona presenta suelos de terraza fluvial provenientes de los rellenos originados por material de arrastre del cauce Codegua”.

**173.** Sobre el segundo punto descrito más arriba, se realiza un cubicación del Talud Norte, agregando que “...el Autódromo alcanza 52 hectáreas, con lo cual “realizando un simple cálculo se puede verificar que solo un rebaje de 17 cm del suelo del Autódromo alcanza el volumen de material que constituye el Pretil”.

**174.** Se agrega que, “para la época de construcción del Autódromo, posterior al año 2010, se debieron ejecutar importantes faenas de despeje y emparejamiento general de toda la superficie y el destino del material del emparejamiento fue la conformación del pretil, el cual se acumuló en una línea ribereña donde en parte de esa línea se encontraban defensas fluviales, las cuales quedaron sepultadas”.

**175.** En base a lo anterior en el Informe Hidráulico se concluye lo siguiente:

*En primer lugar, se puede afirmar que el material pétreo constitutivo tanto del cauce como del Autódromo y del Pretil, son del mismo tipo y calidad, de terraza fluvial, provenientes de los rellenos originados por material de arrastre del cauce Codegua.*

*Respecto al Pretil, se puede concluir que proviene del material de la superficie del Autódromo producto de la disposición del material de mejor calidad de emparejamiento, libre de materia orgánica, y que esta faena permitió disminuir costos de traslado de material hacia otras distancias mayores de disposición de rellenos, lo cual permite afirmar que en la construcción del mencionado Pretil, no se utilizó material pétreo extraído desde el cauce, ya que además, considerando que la superficie del Autódromo alcanza aproximadamente 52 hectáreas, basta un rebaje de 17 cm del suelo del Autódromo para completar el volumen total de material que constituye el Pretil.*

**176.** A continuación analizaremos cada uno de los puntos que, en relación a las defensas levantadas, requieren ser aclarados, para poder evaluar la configuración de la infracción.

**b. Origen del material con el cual se construyó el Talud Norte y el Talud Sur.**

**177.** En relación a los volúmenes de extracción de áridos desde el cauce del estero Codegua, Inversiones Estancilla reconoce la extracción, aunque minimiza la cantidad extraída, señalando que ella solo se habría utilizado parcialmente para relleno lateral de la pista de carreas. Niega que el material haya sido utilizado para la construcción del Talud Norte, manifestando que el origen del material utilizado en este muro fue material preexistente en el sector del Autódromo.

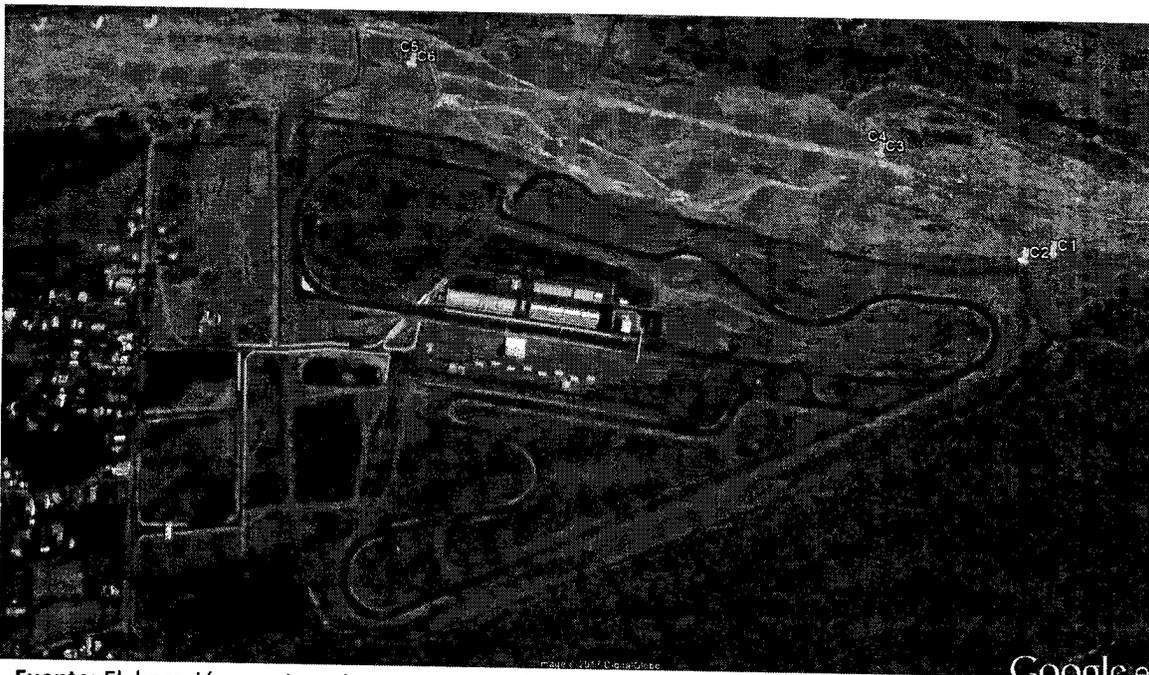
**178.** Tal como se describió previamente, la empresa ha acompañado el Informe Hidráulico y sus Anexos como evidencia. En él se concluye, primero que nada, que “el material pétreo constitutivo tanto del cauce como del Autódromo y del Pretil, son del mismo tipo y calidad, de terraza fluvial, provenientes de los rellenos originados por material de



*arrastre del cauce Codegua*". Sin embargo, esta conclusión es arribada en base únicamente al análisis efectuado por el laboratorio LABOTAL, el cual consideró 6 calicatas de 3 m de profundidad y sus correspondientes ensayos de Macrogranulometrías. Ello implica que la conclusión no resulta ser en lo absoluto fundada, en la medida de que de la información proporcionada por los análisis del laboratorio LABOTAL, en ningún caso se puede derivar la conclusión señalada, ello porque la localización de las calicatas no consideró ninguna muestra que se ubicara en el sector del Autódromo. Esta muestra era esencial para comparar la composición del suelo del cauce con la composición del sector del Autódromo. Adicionalmente, la muestra que debió haber sido comparada debió haber sido superficial y no a 3 metros de profundidad, ya que según lo manifestado por Inversiones Estancilla y el propio Informe hidrológico, es desde la primera capa de suelo (17 cm) que se habría extraído el material para la construcción del Talud.

179. Tal como se señaló más arriba, la localización de las calicatas utilizadas fue detallada por Inversiones Estancilla en su presentación de fecha 5 de mayo de 2017. En ella se acompañan las coordenadas de cada una de ellas y la descripción del lugar en el cual habrían sido realizadas. De esto se desprende que de las 6 calicatas, cuatro fueron realizadas en el lecho del cauce, mientras que las otras dos fueron realizadas en el talud: una en el "sector detrás del pretil" y la segunda al "pie del talud". Las coordenadas se aprecian en la siguiente imagen:

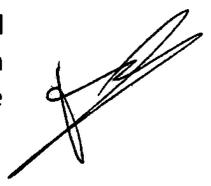
**Imagen N°4:** Ubicación de las calicatas realizadas por el Laboratorio LABOTAL, según presentación de Inversiones Estancilla de fecha 5 de mayo de 2017.



**Fuente:** Elaboración propia en base a información proporcionada por Inversiones Estancilla de fecha 5 de mayo de 2017.

180. Las calicatas antes aludidas tienen tres metros de profundidad, por lo tanto, en ningún caso pueden dar cuenta de la composición superficial del sector del Autódromo, lo cual es de suma relevancia ya que en esta primera capa de suelo en la cual se encuentra el suelo con una granulometría más fina que puede justamente diferenciarse del sector del cauce.

181. Uno de los elementos de prueba que debe considerarse especialmente sobre el origen del material con que se construyeron los Taludes Norte y Sur, son las imágenes satelitales captadas en el período de construcción, así como en el tiempo



previo y posterior a su construcción. Estas imágenes permiten tener una noción de los cambios en los diferentes sectores del Autódromo y, en particular, los movimientos de tierra que se realizaron. En este sentido, en el período de relevancia se encuentran disponibles, a través del programa Google Earth Pro, un conjunto de 9 imágenes satelitales<sup>12</sup>, las cuales son individualizadas en el siguiente cuadro, el cual incorpora, además, algunas observaciones sobre los cambios que se aprecian entre cada imagen satelital:

**Cuadro N°2:** Imágenes Satelitales disponibles en el programa Google Earth Pro, en el período desde el 24 de octubre de 2011 al 30 de octubre de 2014, en el sector del Autódromo de Codegua.

	DENOMINACIÓN PARA EL PRESENTE DICTAMEN	FECHA DE LA IMAGEN SATELITAL	OBSERVACIONES SOBRE CAMBIOS ENTRE IMÁGENES SATELITALES
1	I. Sat. N°1	4/11/2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No se encuentra despejada ni intervenida el área interior de la pista, salvo en el sector central del sector norte de la pista de carreras.</li> <li>- La pista se encuentra intervenida pero no pavimentada.</li> <li>- No existe construcción de Talud Norte y Talud Sur.</li> <li>- No hay instalaciones construidas.</li> <li>- No hay caminos que conectan directamente la zona de extracción de áridos del estero de Codegua, con el sector del Autódromo.</li> </ul>
2	I. Sat. N°2	6/4/2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se encuentra despejada e intervenida el área interior de la pista de carreras.</li> <li>- Zonas intervenidas en el cauce del estero Codegua, con evidencia de extracciones de áridos.</li> <li>- Construcción de camino que conecta directamente zona de extracción de áridos con el sector central del límite norte del Autódromo.</li> <li>- Acumulación de áridos en el sector nororiente del Autódromo así como en el sector sur de la pista de carreras.</li> </ul>
3	I. Sat. N°3	17/4/2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento de la superficie del área de extracción de áridos que conecta al Autódromo.</li> </ul>
4	I. Sat. N°4	4/8/2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intervención del sector central de la pista de carreras, emparejamiento.</li> <li>- Aumento de los sectores de extracción de áridos, muestras de acumulación de áridos, a través de pilas, en el cauce del estero Codegua.</li> </ul>
5	I. Sat. N°5	12/11/2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de construcción del Talud Norte.</li> <li>- Aumento de área de extracción.</li> <li>- Limpieza del sector del cauce del estero Codegua ubicado en el costado norte, del sector norte del Talud Norte.</li> </ul>
6	I. Sat. N°6	28/1/2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laguna construida.</li> <li>- Aumento del volumen del Talud Norte.</li> <li>- Boulevard</li> </ul>
7	I. Sat. N°7	31/5/2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio construcción Talud Sur</li> <li>- Pista norte pavimentada</li> <li>- Inicio pavimentación sector Sur.</li> <li>- Sector boulevard pavimentado</li> <li>- Aumento volumen Talud Norte</li> <li>- Aumento de superficie de extracción de áridos en el cauce del estero, en la esquina nororiente del Autódromo.</li> <li>- Camino que va de sector de extracción norponiente, directo a la parte superior del Talud Norte</li> <li>- Aumento de extracción en el cauce del estero con sector Nororiente del Autódromo.</li> <li>- Camino que conecta nuevo sector de extracción del cauce del estero, con el sector norponiente del Autódromo.</li> </ul>
8	I. Sat. N°8	22/7/2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Talud Norte construido en su altura final.</li> <li>- Aumento de superficie de extracción en el cauce del estero.</li> </ul>
9	I. Sat. N°9	30/10/2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pavimentación de sector sur de la pista de carreras.</li> <li>- Aumento de extracción de áridos principalmente en el sector nororiente.</li> </ul>

<sup>12</sup> Para fines de consulta y análisis de las imágenes, se sugiere consultar directamente el programa gratuito Google Earth Pro, accediendo a la localización y fecha citada en cada imagen.

- Termino de construcción de Talud Sur

Fuente: Google Earth Pro.

182. A continuación se efectúa una cronología de los cambios experimentados en el área del Autódromo, en base a las observaciones antes señaladas:

**Cuadro N°3:** Cronología de cambios en el Autódromo de Codegua según imágenes satelitales disponibles en el programa Google Earth Pro.

	I. Sat. N°1		I. Sat. N°2 I. Sat. N°3				I. Sat. N°4				I. Sat. N°5				I. Sat. N°6				I. Sat. N°7				I. Sat. N°8				I. Sat. N°9									
	X	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
	2012			2013												2014																				
<b>Despeje, descepado y emparejamiento de la superficie del Autódromo</b>	Despeje del área central de la pista. Descepado de flora.						Intervención del sector central de la pista, emparejamiento.																													
<b>Construcción de infraestructura</b>	Construcción de Torre de Control. Construcción de edificaciones centrales.												Construcción de laguna				Pavimentación sector norte pista de carreras y Boulevard				Pavimentación del sector sur de la pista de carreras															
<b>Extracción de áridos</b>	Extracción de áridos del cauce del estero Codegua																																			
	Construcción de camino que conecta extracción de áridos con autódromo en la zona central del límite norte. Depósito de estériles para la base de la pista Sur.												Camino que va de sector de extracción norponiente, directo a la parte superior del Talud Norte				Camino que conecta nuevo sector de extracción del cauce del estero, con el sector norponiente del Autódromo.																			
<b>Construcción de Talud Norte y Sur</b>													Inicio construcción Talud Norte												Relleno intensivo de Talud Norte				Construcción de Talud Sur							

Fuente: Elaboración propia.

183. La cronología que muestran las imágenes satelitales disponibles, permite extraer un conjunto de información que puede ser contrastada con lo señalado por la empresa en sus descargos.

184. El primer punto que puede ser contrastado se refiere al origen del material utilizado en la construcción del Talud Norte, el cual, como se ha indicado, Inversiones Estancilla niega que provenga del cauce del estero Codegua. Sobre esto, lo que queda en evidencia es que el trabajo de relleno más intensivo en el Talud Norte tuvo lugar en dos meses aproximadamente, entre el 31 de mayo y el 22 de julio de 2014. De ser efectivo que el material utilizado en este relleno fue material que se extrajo de excavaciones, nivelación y el escarpe del sector del Autódromo, entonces estos trabajos tendrían que haber sido simultáneos al período de relleno o, al menos, debieron existir zonas extensas de acumulación de material dentro del mismo Autódromo. Ambas hipótesis se ven refutadas por las imágenes satelitales disponibles.

185. La construcción de las principales instalaciones que Inversiones Estancilla identifica como aquellas desde las cuales se habría removido material para el Talud Norte, fueron construidas antes o después del período en el cual se depositó la mayor cantidad de material en el Talud Norte (entre el 31 de mayo y el 22 de julio de 2014). Estas

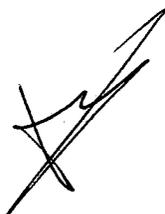
instalaciones son<sup>13</sup>: Zona pits, 4.655 m<sup>3</sup>; nivelación curva nororiente, 5.253 m<sup>3</sup>; nivelación curva norponiente 15.870 m<sup>3</sup>; pista sector norte (construida antes) y pista sector sur (construida después), 17.129 m<sup>3</sup>; vías de circulación, 12.598 m<sup>3</sup>; y Laguna, 4.655 m<sup>3</sup>. La nivelación del área del Autódromo también fue realizada en forma previa al relleno intensivo del Talud Norte. **Adicionalmente, a la luz de las imágenes satelitales disponibles, en ningún área del Autódromo se identifica una acumulación de material, en la cual se podría haber mantenido este a la espera de realizar las labores de relleno del Talud Norte.**

**186.** En el caso del Talud Sur, su construcción sólo coincide con la pavimentación del sector Sur de la pista. Es importante considerar que la intervención y emparejamiento de este sector de la pista, fue previo a su pavimentación y tuvo lugar en el año 2013.

**187.** Por lo tanto, no es efectivo que el material utilizado en la construcción del Talud Norte y el Talud Sur tuviera como procedencia fueran excavaciones, nivelación y el escarpe del sector del Autódromo. Pero las imágenes satelitales disponibles entregan además claros antecedentes sobre desde donde sí provino este material. En efecto, las imágenes satelitales dejan en evidencia que, simultáneo a la construcción de estos Taludes, se aprecia un aumento de los sectores de extracción de áridos en el cauce del estero Codegua. Además muestran caminos que conectan de manera directa las áreas de extracción con el sector del Talud Norte.

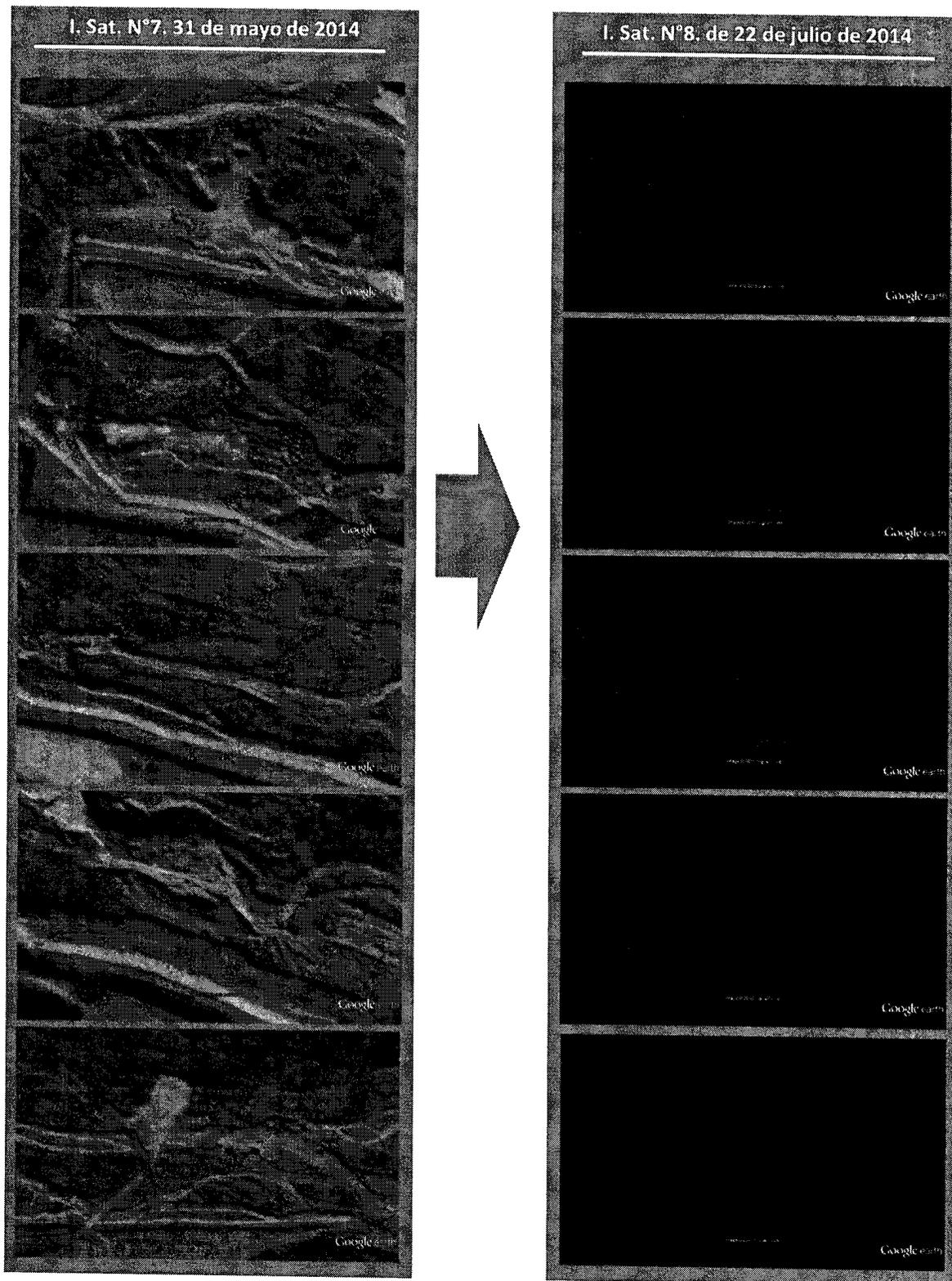
**188.** Sobre el aumento en la extracción de áridos en el período que va entre el 31 de mayo y el 22 de julio de 2014, el siguiente cuadro muestra el cambio en diferentes sectores del cauce del estero Codegua, entre la I. Sat N°7 y la I. Sat. N°8:

**Cuadro N°4:** Destalles comparativos entre la I. Sat. N°7 y la I. Sat. N°8, sobre extracción de áridos.



---

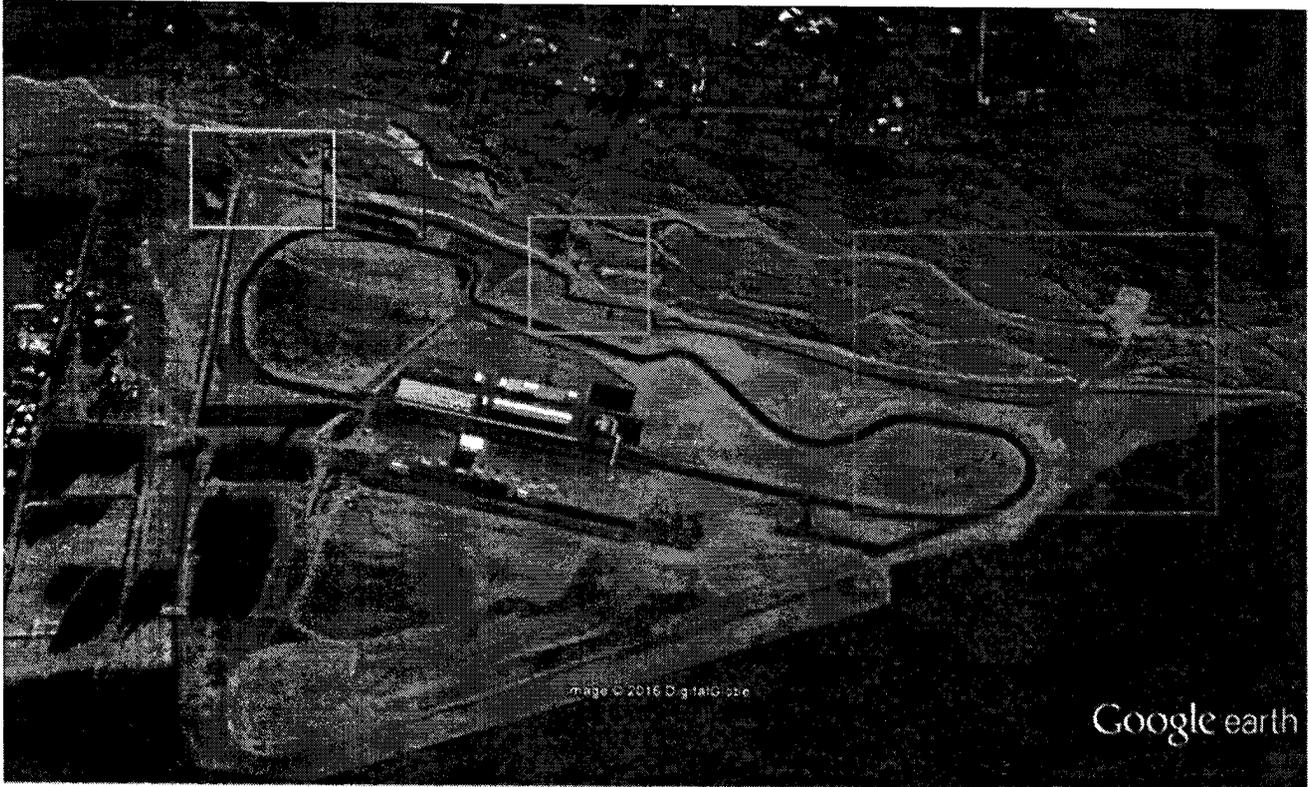
<sup>13</sup> Se incorpora la cubicación determinada por la empresa en el documento Estudio de Cubicación de Áridos.



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales del programa Google Earth Pro.

189. Por otro lado, en lo que dice relación con los caminos de conexión entre los sectores de extracción y el Talud Norte, estos pueden ser apreciados en los detalles de la I. Sat. N°7 que se exponen en el cuadro siguiente:

Cuadro N°5: Sector del Autódromo de Codegua, I. Sat. N°7 de fecha 31 de mayo de 2014, con detalles ampliados.



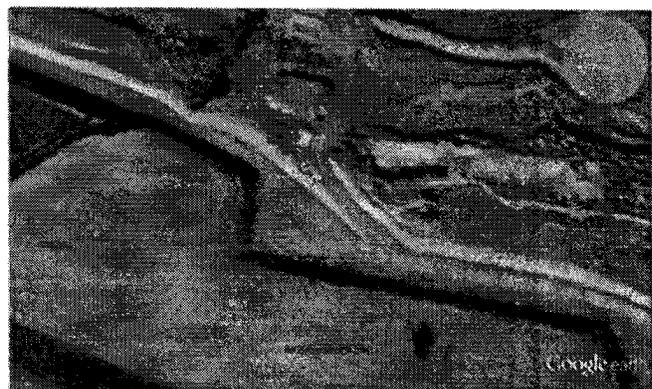
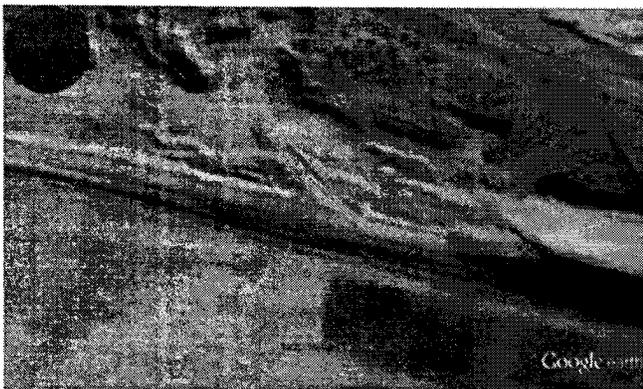
Detalle N°1: Sector norponiente (izq)

Detalle N°2: Sector nororiente



Detalle N°3: Sector norponiente (der)

Detalle N°4: Sector centro norte



Fuente: Elaboración propia, en base a imágenes satelitales del programa Google Earth Pro.

**190.** En el detalle N°1 de la I. Sat. N°7 muestra como el extremo oeste del Talud Norte conecta directamente, mediante una rampla, a una de las áreas de extracción. En el Detalle N°3 de la misma imagen se observa una pequeña sección del Talud Norte que ya ha sido peraltada hasta la altura que definitivamente tendrá. Se observa también una subida directa desde el sector de extracción de áridos hacia el lugar en el cual se está depositando material. Esta vinculación entre la extracción de áridos y la construcción del muro se puede observar también en el Detalle N°4 de la I. Sat. N°7, en el cual también existe un camino directo entre la zona de extracción de áridos al sector superior del talud que se encuentra en construcción.

**191.** En el detalle N°2 de la I. Sat. N°7 se aprecia un camino nuevo, el cual conecta el sector de extracción con el área el Autódromo. Este camino no se aprecia en la I. Sat. N°4, de agosto de 2013, ni tampoco en las I. Sat. N°5 y 6, esta última captada el 28 de enero de 2014. El referido camino coincide temporalmente a la construcción, tanto del talud, como la pavimentación del sector norte de la pista de carreras.

**192.** En definitiva, las imágenes satelitales disponibles dan cuenta de que no es efectivo que el Talud Norte y Talud Sur fueron construido con material procedente de excavaciones, nivelación y el escarpe del sector del Autódromo. Se acredita, por el contrario, que este provino del sector del cauce del estero de Codegua. En efecto, el período de construcción de dicha obra coincide con la habilitación de caminos que conectan de manera directa el Talud Norte y zonas de extracción dentro del cauce, así como con la ampliación significativa y evidente de las áreas intervenidas por la extracción en dichas zonas del cauce.

**193.** El hecho de que en la construcción del Talud Norte sí se habría utilizado material del cauce del estero Codegua, es consistente también con las observaciones técnicas que realizaron en terreno funcionarios tanto de la DOH. Estas observaciones, que quedaron plasmadas en la Minuta Visita a Sector la Estancilla, miércoles 10 de septiembre de 2014, Autódromo de Codegua, acompañada como Anexo 6 del IFA Autódromo de Codegua 2014, dejan claro que el material del que se compone el Talud Norte es material fluvial, que no se ajusta al material de la capa superficial del sector del Autódromo.

**194.** Estas observaciones se condicen a su vez con la verificación en terreno efectuada por la SMA en la actividad de fiscalización del día 10 de septiembre de 2015, en la cual se señaló que se pudo observar maquinarias que se encontraban extrayendo material desde el cauce del estero de Codegua, para la construcción del Talud Norte. En el IFA Autódromo de Codegua 2014, se señala, a propósito de la Fotografía N°9, que se aprecia *“...una excavación directa desde el borde del cauce para conformar el pretil”*. La fotografía señalada es la que se incorpora a continuación:

**Fotografía N°5:** Sector de excavación del estero Codegua.



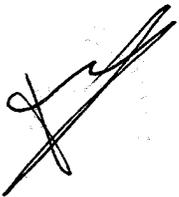
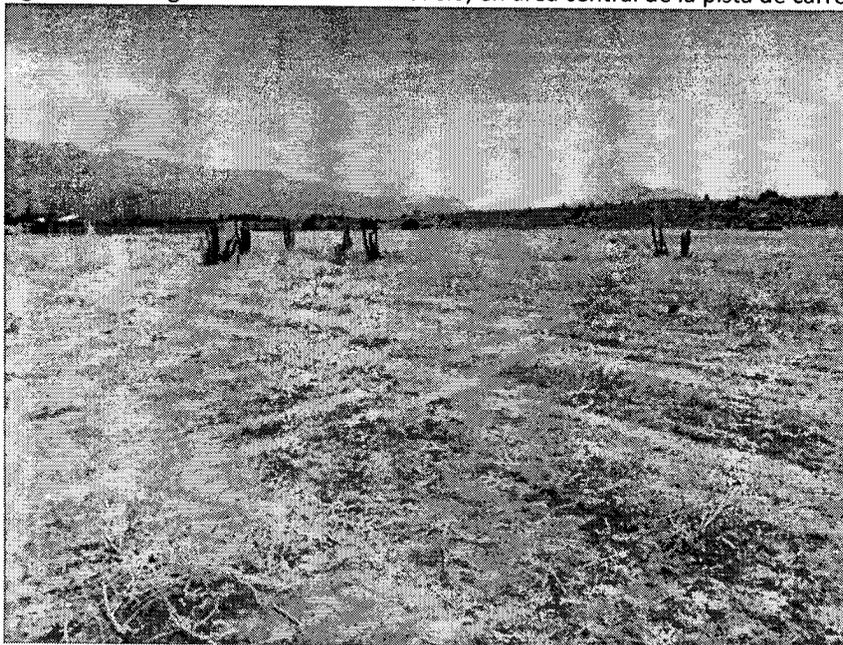


Fuente: IFA Autódromo de Codegua 2014, Fotografía N°9.

**195.** La relación entre el árido extraído en el cauce del estero de Codegua y la conformación del pretil, es consistente también con lo observado en la inspección personal realizada por el fiscal instructor, la cual fue decretada mediante Res. Ex. N°17/D-27-2014, de fecha 26 de diciembre de 2016. Dicha inspección personal tuvo lugar el día 17 de enero de 2017, a las 11.40 hrs, y uno de los puntos que se observó especialmente fue las características del material que compone el talud, en comparación con el sector del Autódromo. Tanto la constatación realizada en terreno como las fotografías que fueron registradas dan cuenta que las características de granulometría del material de talud, tienden a coincidir con aquellas que se encuentran en el lecho del río, no así con el tipo de suelo que se encuentra en el sector del Autódromo, el cual tiene dimensiones más finas.

**196.** Algunas de las fotografías obtenidas en la inspección personal son incorporadas a continuación:

**Fotografía N°6:** Lugar de observación de suelo, en área central de la pista de carreras.



Fuente: Anexo Acta Inspección personal, Fotografía N°12.

**Fotografía N°7:** Lugar de observación de suelo, en área central de la pista de carreras



Fuente: Anexo Acta Inspección personal, Fotografía N°13.

**Fotografía N°8:** Ladera norte del Talud Norte.



Fuente: Anexo Acta Inspección personal, Fotografía N°15.

**Fotografía N°9:** Lugar de observación de suelo sector superior Talud Norte.





Fuente: Anexo Acta Inspección personal, Fotografía N°23.

**197.** Por lo tanto, habiéndose acreditado mediante diferentes elementos de prueba, los cuales incluyen la confesión de la empresa, el análisis visual de imágenes satelitales y la verificación en terreno por parte de la propia SMA, que el material con el cual se construyó el Talud Norte, el Talud Sur y parte de la pista de carreras, corresponde a material fluvial del cauce del estero de Codegua, lo que resta es determinar si el material extraído supera el umbral que determina el Reglamento del SEIA para el ingreso al SEIA, lo cual, para la región del Libertador General Bernardo O'Higgins, corresponde a 50.000 m<sup>2</sup> en la vida útil del proyecto: Esto se pasará a revisar a continuación.

**c. Volúmenes de extracción.**

**198.** Para determinar este volumen de extracción, lo primero que debe tenerse en consideración es que, tal como se dio cuenta previamente, se encuentra acreditado que Inversiones Estancilla utilizó áridos del estero Codegua para la construcción del Talud Norte y el Talud Sur. Además, la misma empresa ha reconocido que también ocupó áridos del estero en la construcción de la pista de carreras. Por lo tanto, debe analizarse cada uno de estos ítems por separado.

**199.** Respecto al Talud Norte, en base a la estimación de su superficie realizada por la DOH, puede considerarse que este tienen un volumen de material de 198.000 m<sup>3</sup>. Este volumen difiere en un porcentaje menor, a aquel que determinó Inversiones Estancilla en el documento Estudio de cubicación de áridos, correspondiente a 177.912,60 m<sup>3</sup>. En esta determinación, sin embargo, la empresa no aporta mayor evidencia, por lo tanto, se tomará como referencia el cálculo efectuado por la DOH, el que se basó en observaciones y mediciones realizadas en terreno, por el organismo público especializado.

**200.** Al volumen total del Talud Norte, debe sustraérsele aquel volumen que se encontraba en el sector en forma previa, es decir el material que conformaban las barreras fluviales que fueron sepultadas por el muro. Este volumen de material preexistente fue determinado por Inversiones Estancilla, en el documento Estudio de cubicación de áridos, en 19.800 m<sup>3</sup>. Esto último basado en que el muro preexistente habría tenido: 4 metros de alto; 3 metros de coronación; 30 metros de base; y, 300 metros de largo.

**201.** Al volumen anterior debe sumarse el volumen del Talud Sur, el cual fue determinado por Inversiones Estancilla en el documento Estudio de cubicación de áridos, en 2.636 m<sup>3</sup>. Esta determinación es consistente con el largo del talud y sus dimensiones.

**202.** Finalmente, en lo que se refiere a los volúmenes utilizados para la ampliación de la pista de carreras, estos, como mínimo, corresponden a aquellos que han sido reconocidos por la empresa en sus descargos, y que se refieren a los volúmenes de áridos que fueron comprados a la empresa Áridos Cachapoal. Sobre esto, en el Resuelvo VIII de la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014, se solicitó expresamente a Inversiones Estancilla copias de todas las facturas pagadas a terceros por servicios relacionados con la extracción de áridos del estero Codegua. En su presentación de fecha 2 de febrero de 2015, la empresa acompañó una tabla Excel, en la cual se desglosan las facturas pagadas. Aquellas que fueron pagadas a Áridos Cachapoal por Inversiones Estancilla son nueve facturas, por un total de 14.926 m<sup>3</sup> de áridos. El volumen de material comprado a Áridos Cachapoal, debe haber sido utilizado para la construcción de la pista, tal como manifiesta Inversiones Estancilla en sus descargos. Esto es también consistente con el hecho de que las facturas cubren un período que va desde el 31 de mayo al 29 de noviembre de 2014, y la pavimentación del sector sur de la pista ocurrió entre la Imagen Satelital N°7, 31 de mayo de 2014; y la Imagen Satelital N°9, del 30 de octubre del 2014.

**203.** La suma de los áridos utilizados en estos tres fines (Talud Norte, Talud Sur y ampliación de la pista) es de 195.762 m<sup>3</sup>, los cuales son descritos en la tabla siguiente:

**Cuadro N°6:** Extracción de áridos por Inversiones Estancilla.

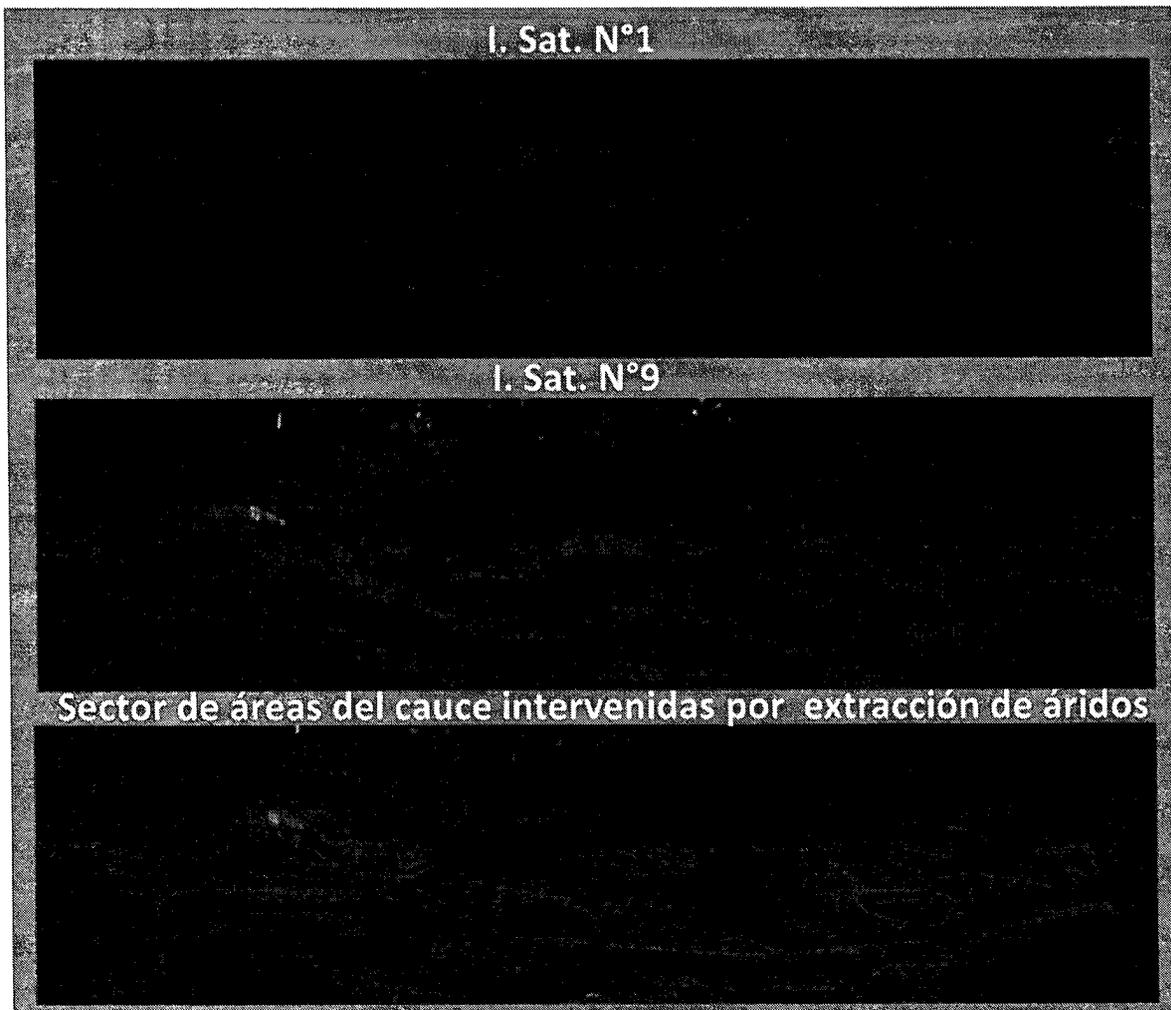
ITEM DE EXTRACCIÓN	VOLUMEN (m <sup>3</sup> )
Talud Norte	178.200
Talud Sur	2.636
Ampliación pista de carreras	14.926
<b>TOTAL</b>	<b>195.726</b>

Fuente: Elaboración propia.

**204.** Es importante tener en consideración que las dimensiones de extracción que han sido previamente señaladas, se condicen con las áreas de intervención y extracción que pueden ser apreciadas en el cauce del estero Codegua, desde el inicio de la construcción del proyecto. Estas áreas pueden ser distinguidas si se compara la I. Sat. N°1 y la I. Sat. N°9, específicamente en el sector del cauce del estero Codegua. Esta comparación es presentada en la siguiente Imagen:

**Imagen N°5:** Sectores de extracción de áridos.





**Fuente:** Elaboración propia en base a imágenes de Google Earth Pro, comparando las imágenes previa a la construcción del Talud Norte y Talud Sur.

**205.** Sobre el cálculo de los volúmenes de extracción, debe tenerse en consideración que, la extracción ilegal de áridos corresponde a un trabajo que, por razones propias de la actividad, no presenta un seguimiento formal. Esto hace que sea difícil llegar a determinar con precisión los volúmenes involucrados. Por lo mismo, el objetivo, más que llegar a determinar un monto preciso, debe dirigirse a acercarse a la definición de esos volúmenes, de modo de poder tener seguridad de que existió una superación del umbral de ingreso al SEIA y que, por ello, puede configurarse una hipótesis de elusión.

**206.** En el presente caso, los volúmenes señalados se encuentran muy por sobre los volúmenes que exigen un ingreso al SEIA. Mientras que el volumen de ingreso al SEIA se sitúa en  $50.000 \text{ m}^3$ , los volúmenes utilizados por Inversiones Estancilla para la construcción del Talud Norte, el Talud Sur y la ampliación de la pista de carreras ha podido ser determinado en una dimensión aproximada de  $195.726 \text{ m}^3$ . Por ello, se estima que la evidencia reunida confirma el hecho de que la extracción de áridos desde el cauce del estero Codegua tuvo una dimensión industrial, según el Reglamento del SEIA.

**d. Autorizaciones para llevar adelante la extracción de áridos.**

**207.** Con el objeto de analizar los permisos con los que contaba Inversiones Estancilla para la extracción de áridos desde el cauce del estero Codegua,



la División de Fiscalización de la Superintendencia del Medio Ambiente, en el contexto de la fiscalización ambiental de fecha 10 de septiembre de 2014, realizó un requerimiento de información a la empresa, pidiendo las autorizaciones de faenas de extracción de áridos, con los detalles de volúmenes de extracción. En la respuesta a este requerimiento, de fecha 22 de septiembre de 2014, no se acompañó la información solicitada, sino que Inversiones Estancilla manifestó que la empresa responsable de la extracción era la empresa Áridos Cachapoal y que era deber de ella el entregar las mencionadas autorizaciones.

**208.** Por otro lado, junto a sus descargos, en el Anexo 4 de su presentación, Inversiones Estancilla acompañó una autorización otorgada, el 2 de febrero de 2015, por la Dirección de Obras Municipales de la Ilustre Municipalidad de Codegua, a Claudio Leiva, representante de Áridos Cachapoal. La autorización se vincula con el Of. Ord. N°334, de la Dirección de Obras de la misma Municipalidad, en la que se informa a Áridos Cachapoal sobre la autorización del proyecto de extracción de áridos en el estero de Codegua por un volumen de 6.602 m<sup>3</sup>, compeliendo a la empresa a pagar la suma de \$8.278.908 pesos, por concepto de derechos Municipales.

**209.** Sobre la autorización antes aludida, cabe indicar primero que todo, que se trata de una autorización que fue concedida con posterioridad a la extracción y venta realizada por Áridos Cachapoal a Inversiones Estancilla. En segundo lugar, el volumen autorizado dista mucho del volumen señalado en las facturas emitidas por Áridos Cachapoal a Inversiones Estancilla, en el cual se señala un volumen cercano a los 15.000 m<sup>3</sup> de áridos. Más distante aún se encuentra de los volúmenes efectivamente extraídos desde el cauce del estero Codegua, el cual ha sido estimado en el presente dictamen en 195.726 m<sup>3</sup>.

**210.** Finalmente, mediante Res. Ex. N°20, del 26 de diciembre de 2016, se solicitó a la Ilustre Municipalidad de Codegua, las autorizaciones de extracción de áridos concedidas a particulares en el cauce del estero Codegua, en el sector norte colindante al Autódromo Internacional de Codegua. La respuesta de la Ilustre Municipalidad de Codegua fue recibida el día 16 de marzo de 2017. En ella se informa que en el año 2013, la empresa Ricardo Leiva Compañía Ltda., solicitó autorización para extraer áridos, cuyo mandante era la Empresa DOLE CHILE. Esta última empresa se encontraba ejecutando trabajos de construcción en la Ruta H-11 Jacinto Márquez, ruta de acceso a la Comuna de Codegua. En el Oficio se acompaña copia de la carta solicitud; copia del oficio enviado a DOH; y copia del pago derechos municipales. Se señala también que en el año 2014, se autorizó la extracción de 6.602 m<sup>3</sup>, en sector La Estancilla al SR. Claudio Leiva, quien era jefe de operaciones de Áridos Cachapoal Ltda. Se adjunta copia de la autorización y monto a pagar. Finalmente, se agrega que en el invierno del año 2014, la Dirección de Vialidad de la Sexta Región, realizó trabajos de mejoramiento de caminos en diferentes sectores de la Comuna, para lo cual también realizó trabajos de extracción de áridos en el sector de La Estancilla.

**211.** Es importante tener en consideración que, revisada la página del SEA, se ha podido constatar que no existe en el SEIA un proyecto de Inversiones Estancilla, sobre extracción de áridos en el cauce del Estero de Codegua.

**212.** En definitiva, puede considerarse que ni Inversiones Estancilla no contaba con autorizaciones para la extracción de áridos desde el cauce del Estero Codegua. Únicamente a la empresa Áridos Cachapoal se le otorgó un permiso municipal, el cual, fue otorgado con posterioridad a la extracción más significativa de áridos. Esta autorización además es por un volumen muy inferior al finalmente extraído.

extracción de áridos.

e. Participación de Inversiones Estancilla en la



**213.** Un segundo punto que levanta Inversiones Estancilla en sus descargos, es que la empresa no habría sido la que materialmente extrajo los áridos del cauce del estero Codegua, sino que habría sido una empresa externa, Áridos Cachapoal, a la cual Inversiones Estancilla únicamente le habría comprado áridos.

**214.** La LO-SMA establece en su artículo 40 letra d), que para la determinación de las sanciones específicas que en cada caso corresponda aplicar, se considerará *“la intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma”*. Es decir, la LO-SMA establece que las diferentes formas de participación en una infracción, debe tener incidencia en la determinación del tipo e intensidad de la sanción.

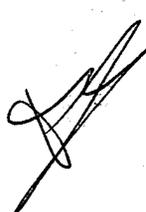
**215.** En el presente dictamen, las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA, incluido en grado de participación en la infracción, serán analizadas más adelante, no obstante, corresponde en esta parte hacer algunas precisiones sobre la participación de Inversiones Estancilla en la extracción de áridos, ello en atención a que Inversiones Estancilla no alega haber tenido un específico grado de participación, sino que sostiene no haber tenido participación alguna.

**216.** Lo primero que debe tenerse en consideración es que la empresa ha basado su defensa en atribuir a Áridos Cachapoal la extracción de áridos. A pesar de ello, consultada Inversiones Estancilla, mediante el resuelvo VII de la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014, sobre los registros de las compras de áridos a la empresa Áridos Cachapoal, se ha podido verificar que lo pagado por Inversiones Estancilla no supera los 15.000 m<sup>3</sup>. Además, el período de la compra no se condice con el período en el cual se construyó el Talud Norte, en el cual se utilizó la mayor cantidad de áridos.

**217.** Más relevante aún resulta ser la forma en la cual se planificó y llevó a cabo la extracción. Inversiones Estancilla ha reconocido que la construcción del Talud Norte y el Talud Sur fue una decisión adoptada con el objetivo, primero, de proteger la infraestructura del Autódromo de posibles crecidas del estero Codegua; y, segundo, para que este muro operara como barrera de ruido. Esto significa que la empresa buscó de manera directa la construcción de dichos taludes, incorporándolos dentro del diseño de su proyecto deportivo.

**218.** Adicionalmente, se encuentra acreditado que la forma en la cual se depositaron los áridos del cauce del estero Codegua en el Talud Norte, fue mediante el ingreso directo de caminos desde el cauce del estero. En consecuencia, el conocimiento que Inversiones Estancilla tenía de la procedencia de los materiales depositados en la modificación del proyecto que estaba llevando adelante, era un conocimiento cierto y acabado.

**219.** Al ser Inversiones Estancilla la titular del proyecto, no es posible que la empresa se desentienda de donde provienen los materiales con los cuales se desarrolla la modificación llevada adelante. Debe tenerse especialmente en cuenta que en la RCA N°86/2012 se fijó como compromiso ambiental voluntario, el que la empresa se comprometía a proteger y mantener el estado de las riberas del estero Codegua que limitan con el proyecto, en una franja continua conformada por las defensas fluviales existentes y las zonas de reforestación graficadas en el Plan de Corrección adjunto en los Anexos de la Adenda 2, cuyo objetivo es limitar y controlar la erosión hídrica. Esto debe leerse en conjunto con el numeral 11 de la misma resolución la cual establece que *“que todas las medidas y disposiciones establecidas en la presente Resolución, son de responsabilidad del titular del proyecto, sean implementadas por éste directamente o a través de un tercero”*.



**220.** Por último, no es efectivo lo que Inversiones Estancilla ha manifestado, de que, debido a que el giro de la empresa no es la extracción de áridos, ella no pudo haber realizado dicha actividad. Lo que hace Inversiones Estancilla con esta alegación es levantar un argumento formal, que no tiene sustento en los hechos. El que formalmente Inversiones Estancilla no tenga dentro de su giro societario la extracción de áridos, no implica que materialmente no haya podido realizarla, especialmente si se tiene en cuenta de que se trata de una actividad ilegal, en la que la formalidad de los permisos y la normativa, no fue respetada.

**221.** Esto último queda especialmente en evidencia por el hecho de que las propias facturas que fueron acompañadas por Inversiones Estancilla muestran que la empresa arrendó maquinaria Áridos Cachapoal. Así lo acreditan las facturas de 31 de julio de 2014, en la que se cobra un arriendo por un monto de \$7.605.000 pesos y de 29 de noviembre de 2014, en la cual se cobra arriendo de camiones, motoniveladora y rodillo, por un monto de \$10.180.000 pesos.

**222.** En consecuencia, no existe dudas que Inversiones Estancilla tuvo una participación directa en la extracción industrial de áridos desde el cauce del estero Codegua. El detalle sobre el grado de participación será analizado en detalle en las secciones siguientes del presente Dictamen, en las que se analizan las circunstancias del artículo 40 la de LO-SMA.

**f. Pronunciamiento del Servicio de Evaluación Ambiental sobre la extracción de áridos.**

**223.** Con fecha 21 de marzo de 2016, se dictó la Res. Ex. N°13/Rol D-27-2014, en la cual se resolvió solicitar a la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental pronunciamiento sobre la pertinencia de ingreso de los cargos que fueron formulados a Inversiones Estancilla.

**224.** La respuesta de la Dirección Ejecutiva del SEA fue recibida el día 7 de septiembre de 2016, mediante Of. Ord. D.E.: N°161165/2016. En ella se señala que *"las obras fiscalizadas relacionadas con el proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua" se encuentran sujetas a la obligación de ingresar al SEIA, en atención que las obras relacionadas a la extracción industrial de áridos en el Estero Codegua y las obras de defensas del estero Codegua, corresponden a obras o acciones que generan cambios de consideración en los términos del artículo 2° letra g.1) y g.3) del Decreto Supremo N° 40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que establece el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental"*.

**225.** En la respuesta de la Dirección Ejecutiva del SEA se agrega lo siguiente: *"A partir de lo anterior, se concluye que las obras relacionadas con la extracción industrial de áridos, constituye por sí mismo un proyecto listado en el artículo 3° del RSEIA, específicamente por el i.5.2 del art. 3° del RSEIA, dado que el volumen removido por el Titular para efectos del Proyecto, supera el umbral establecido en el artículo 3° del RSEIA, correspondiente a actividades de extracción de áridos de dimensiones industriales, por cuanto el monto del material removido supera los 50.000 m<sup>3</sup>, estimándose por parte de la DOH, de acuerdo a la remoción desde el cauce Estero Codegua, una extracción del orden de 198.000 m<sup>3</sup> de material"*.

**226.** En definitiva, la Dirección Ejecutiva ratifica el hecho de que la extracción de áridos realizada por Inversiones Estancilla es una acción que la empresa debió haber sometido al SEIA. Por ello, su ejecución sin haber obtenido una RCA previa, constituye un incumplimiento al artículo 10 de la Ley 19.300 que establece que los proyecto en ella

listados deben someterse al sistema de evaluación ambiental, así como el artículo artículo 8, inciso 1, de la misma ley, que señala que *“Los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo a lo establecido en la presente ley”*.

227. Por las consideraciones expuestas en el presente capítulo, relativas a las pruebas que permiten configurar la extracción de áridos por parte de Inversiones Estancilla por aproximadamente 195.726 m<sup>3</sup>, así como el pronunciamiento de la Dirección Ejecutiva del SEA, en el sentido de que la acción aludida sí configura una causal de ingreso al SEIA, es posible estimar que el cargo N°1 se encuentra configurado en lo que se refiere a la elusión del SEIA por extracción industrial de áridos.

ii. **Construcción de una ampliación de la pista de carreras con una superficie construida mayor a 5.000 m<sup>2</sup>.**

228. Respecto a la pista de carreras que forma parte del proyecto, en la RCA N°86/2012 se dejaron en claro sus dimensiones. En primer lugar, en el considerando N°3.7.2. de la RCA 86/2012, sobre los objetivos del proyecto, se señala que éste: *“...tiene como objetivo la ejecución de equipamiento deportivo de escala menor y no residencial, destinado a la práctica del automovilismo en distintas categorías, con una capacidad de acogida de 1.000 espectadores y 145 estacionamientos. **Se implementa una pista de asfalto de 3,5 km de longitud y 8 a 12 metros de ancho**, con instalaciones complementarias, tales como un sector de pits y una torre de control de la actividad deportiva como elemento estructural propio del desarrollo de este tipo de deportes”* (énfasis agregado).

229. Por otro lado, más adelante en la misma RCA, en su considerando N°3.7.3.1, sobre la etapa de construcción del proyecto, se indica que se contempla *“Aplicación de estabilizado y asfalto: Posterior a la limpieza del terreno, se lleva a cabo el trazado de la pista y demás instalaciones, para la aplicación de estabilizado y posterior asfaltado”*. Las superficies a ser estabilizadas son las siguientes:

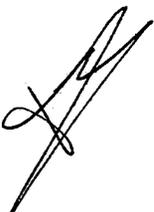
**Cuadro N°7:** Superficies a ser estabilizadas en el sector del Autódromo de Codegua

SECTOR	SUPERFICIE (M <sup>2</sup> )
Pista	29.321
Planta torre	64
Baños	47
Acceso	5.336
Placa pits	8.628
Estacionamientos	10.000
Total	53.286

Fuente: Elaboración propia en base a RCA N°86/2012.

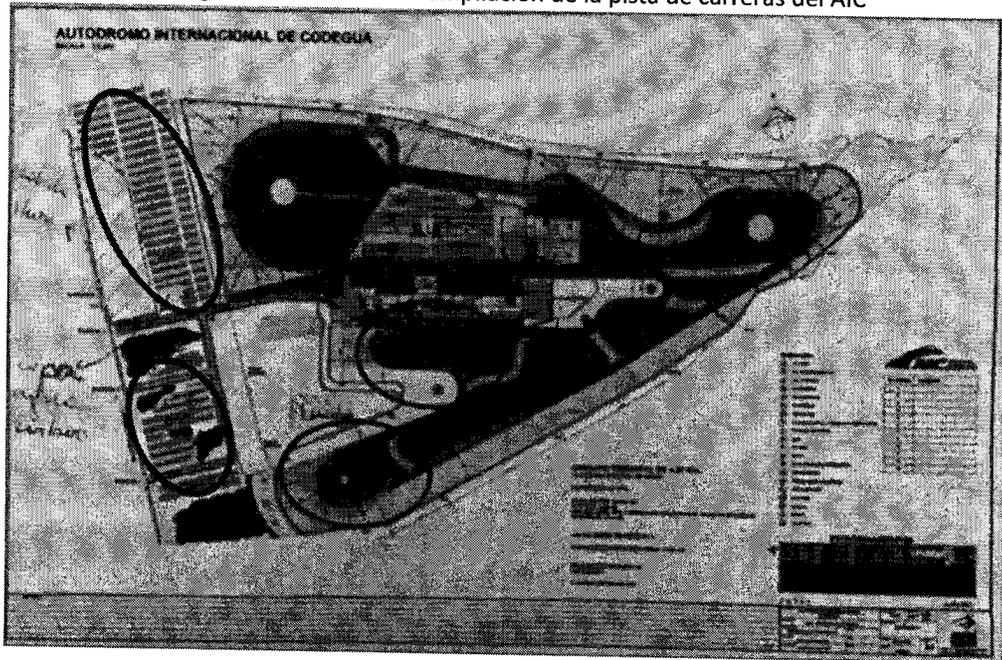
230. En el IFA Autódromo de Codegua 2014 se dejó constancia de que *“[s]e constató la existencia de trabajos de extensión de pista. De acuerdo a jefe de operaciones, la pista pasa de una longitud de 2,5 Km actuales a 4,8 Km la pista de asfalto construida tiene un ancho mínimo de 14,1 m y un ancho máximo de 20,6 m medidos con distanciómetro Leyca”*.

231. En la Imagen N°6 del IFA Autódromo de Codegua 2014 se acompaña un plano que fue entregado por el propio titular en la actividad de inspección,



en el cual se muestra las zonas de ampliación de la pista de carreras. La imagen es incorporada a continuación:

Imagen N°6: Sectores de ampliación de la pista de carreras del AIC

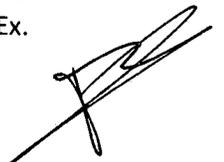


Fuente: Imagen N°6 IFA Autódromo de Codegua 2014

**232.** Mediante Memorándum N°433/2014, del 23 de diciembre de 2014, se solicitó a la División de Fiscalización el complementar el IFA Autódromo de Codegua 2014 en este punto en específico. La respuesta de la División de Fiscalización fue recibida el 29 de diciembre de 2014, mediante Memorándum MZC N°198/2014. En la Respuesta se señala que *“las actividades observadas y constatadas durante la inspección ambiental realizada el día 10 de septiembre de 2014, consistían en trabajos de relleno, compactado y nivelación de una nueva sección de pista, observándose la presencia de maquinaria motoniveladora trabajando en esta sección al momento de la inspección, realizando las nivelaciones de la carpeta de las extensiones de la pista principal”*. Además se agrega que *“[c]on fecha posterior se ha podido constatar, tanto en visita del día 7 de noviembre como de información recolectada en internet, que los trabajos de extensión de pista constatados en actividad de inspección de 10 de septiembre han finalizado con el asfaltado de esta y que al menos para la actividad automovilística realizada el fin de semana del 7-8-9 de noviembre 2014 Súper TC 2000, éste sector fue utilizado para carreras”*.

**233.** Fruto de que en el IFA Autódromo de Codegua 2014, como en el memorándum complementario acompañado con posterioridad, se pudo verificar que existía una ampliación de la pista de carreras, la cual la hacía superar el límite de 3,5 kilómetros impuesto por la RCA del proyecto, en la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014 se decidió formular cargos a Inversiones Estancilla por haber implementado dicha modificación sin haberla sometido al SEIA.

**234.** Frente al cargo levantado, Inversiones Estancilla presentó un Programa de Cumplimiento, en el cual se comprometió el ingreso de la modificación, así como el resto de las modificaciones implementadas al margen del SEIA, mediante una Declaración de Impacto Ambiental. El Programa de Cumplimiento fue aprobado mediante Res. Ex. N°7, de fecha 7 de mayo de 2015.



235. El ingreso de la DIA comprometida tuvo lugar el día 28 de agosto de 2015. En el Capítulo de Descripción del proyecto, en el numeral 2.2.1.1., se identifican las modificaciones experimentadas por el proyecto y que la empresa busca regularizar. En él se señala que *"...existen diversas instalaciones que fueron y serán modificadas según lo presentado previamente y que se encuentra aprobado por la RCA N°86/2012."* El detalle de estas modificaciones es el que se muestra en la Tabla 2.1. de la RCA, la cual se incorpora a continuación:

**Cuadro N°8:** Modificaciones al proyecto descritas en la DIA del proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegüa, Fase 2".

Obra / Equipamiento	m <sup>2</sup>		
	Superficie Actual	Aprobado por RCA N°86/2012	Ampliación
<b>Planta Torre de Control</b>	95,11 por piso	64 por piso	31,11 por piso
<b>Acceso</b>	17.176,6	5.336	11.840,6
<b>Pista</b>	72.274,5	29.321	42.953,5
<b>Estacionamientos</b>	43.372	10.000	33.372
<b>Placa Pits</b>	41.909,03	8.628	33.281,03
<b>Gradería</b>	957,93	0	957,93
<b>Pasarela</b>	131,35	0	131,35
<b>Puntos de Exhibición</b>	455,84	0	455,84
<b>Baños Exteriores</b>	289,4	47	242,4

Fuente: Evaluación ambiental del proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegüa, Fase 2".

236. En el Anexo N°1 de la DIA, se acompaña un plano en el cual se diferencia la superficie con que cuenta la pista al momento de la presentación de la DIA, en comparación con lo aprobado, ahí se vuelve a ratificar que lo ampliado de la pista corresponde a 42.953,50 m<sup>2</sup>.

237. Es necesario señalar que la DIA del proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegüa, Fase 2", no fue admitida a tramitación por el SEA, dictándose la Res. Ex. N°171/2015, de fecha 3 de septiembre de 2015, en la cual se fundamentaron los motivos que justificaron el rechazo.

238. En sus descargos Inversiones Estancilla se refiere al cargo levantado sosteniendo que reconoce *"...la construcción de una pista de mayor magnitud, de 4,394 kilómetros de longitud, y de un ancho de 14 metros en todo su trazado con un ancho máximo de 21 metros en la partida, no siendo correcta las mediciones señalados por el IFA en el punto 5.4 página 22"*. Al momento de justificar este incremento de la pista de carrera, la empresa manifiesta lo siguiente: *"Ahora este aumento se debió a que la FIA (Federación Internacional de automovilismo) nos señaló que por un tema de seguridad la pista debía tener estas dimensiones. En base a esto, y a fin de homologar nuestra pista, se aumentó al mínimo necesario"*.

239. En consecuencia, se encuentra acreditado en el presente procedimiento sancionatorio, tanto por la verificación en terreno realizada por la SMA, como por el propio reconocimiento que ha efectuado Inversiones Estancilla, tanto al momento de ingresar al SEIA una modificación del proyecto, como en este mismo procedimiento sancionatorio, al momento de exponer sus descargos, que la empresa construyó una ampliación de la pista de carreras, ampliando la superficie aprobada ambientalmente en 42.953,50 m<sup>2</sup>.

240. Lo que resta, por lo tanto, es analizar si la modificación del proyecto descrita constituye una modificación que requiere ingreso previo al SEIA. Con ese objetivo fue que, con fecha 21 de marzo de 2016, se dictó la Res. Ex. N°13/Rol D-27-2014, en la cual se resolvió solicitar a la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental pronunciamiento sobre la pertinencia de ingreso de los cargos que fueron formulados a Inversiones Estancilla. En su respuesta, la Dirección Ejecutiva del SEA, tal como ha sido desarrollado en forma



previa, manifestó que el proyecto sí debió haber ingresado por el volumen de extracción de áridos desde el cauce del estero de Codegua, sin embargo, en lo que dice relación con la ampliación de la pista de carreras, indicó que no se trata de un cambio de consideración que requiera ingreso al SEIA. Sobre este punto señala: *“Realizado el análisis de las tipologías de proyectos y actividades, se concluye que la construcción y habilitación de 1,3 km adicionales de la pista principal, no tipifica en el listado del artículo 3° del RSEIA”.*

241. Teniendo en cuenta la respuesta entregada por la Dirección Ejecutiva del SEA, puede sostenerse que no es posible configurar el cargo de elusión por el cual se formuló cargos a Inversiones Estancilla, **específicamente en lo que se refiere a esta causal de ingreso.**

C. **Infracción N° 2: No se han implementado barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto, ni se ha realizado arborización como medida complementaria de atenuación de ruido.**

i. **Configuración de la infracción**

242. Sobre este cargo, en primer lugar, debe tenerse en consideración que, en el considerando N°3.7.5. de la RCA N°86/2012, sobre Principales Emisiones, Efluentes y Desechos del proyecto, se señala que en la etapa de operación se generará ruido por el sonido que emiten los autos en competencia. Adicionalmente se presenta una modelación de los niveles de presión sonora que se generarán, sumando el aporte exclusivo por la operación y el ruido de fondo, en el punto de evaluación, incorporándose el siguiente cuadro:

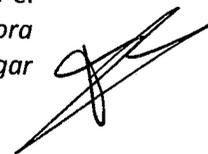
**Cuadro N°9:** Modelación de ruido proyecto Equipamiento deportivo Autódromo de Codegua, correspondiente a ruido generado por la operación y el ruido de fondo, en el punto de evaluación.

Punto	Nivel Modelado dB (A)	Ruido de Fondo dB (A)	Nivel Total dB (A)	Máximo Permitido D.S. 146/98 dB (A)	Evaluación
1 (NW)	58.9	51	60	61	Cumple
2 (N)	59.7	41	60	51	Excede 9
3 (SE)	52.5	37	53	47	Excede 6
4 (W)	57.3	53	59	63	Cumple

Fuente: Considerando 3.7.5. de la RCA N°86/2012.

243. Según el cuadro anterior, en dos de los puntos medidos la norma de ruido –en ese momento el D.S. 146/98 del MINSEGPRES- fue excedida, razón por la cual se comprometen dos medidas de minimización de ruidos: Primero, *“se incorporan barreras acústicas en los cuatro sectores habitados cercanos al proyecto, identificados en el “Estudio Acústico” adjunto en los anexos de la Adenda 1”*; y, segundo, *“se instalan cubreras, consistentes en un dispositivo geométrico que se ubica sobre las barreras acústicas, y que proporcionan un efecto adicional de atenuación”.*

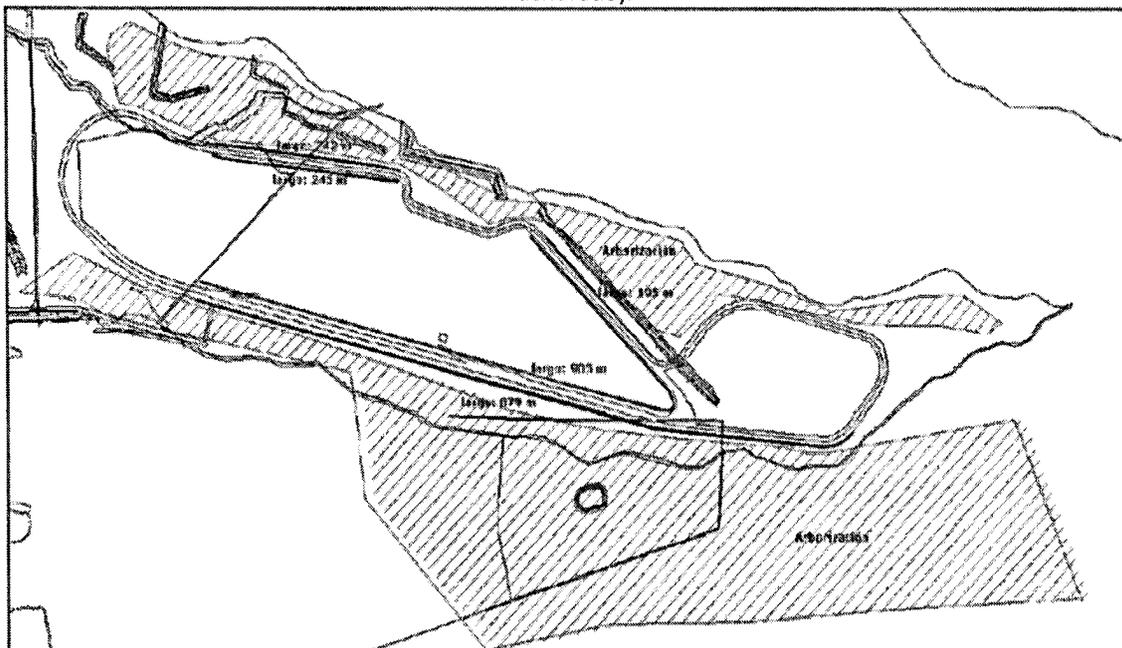
244. El Estudio Acústico referido fue elaborado por la consultora Control Acústico Gerard Ingeniería Acústica SpA, siendo incorporado como Anexo 3 de la Adenda 1. En él se realiza, en primer lugar una definición de la línea de base de ruidos de los cuatro puntos de recepción que son considerados, llegando a la conclusión que estos varían entre 37 y 52,7 dB. Con estos niveles de ruido de fondo, se pasa a aplicar la norma del D.S. 146 de la MINSEGPRES, en el cual se establecen los Niveles Máximos Permisibles de Presión Sonoros Corregidos de acuerdo al Tipo de Zona. En atención a que las instalaciones del Autódromo se encuentran fuera de los límites urbanos de las comunas de Codegua y Mostazal, califican de zona rural, lo que hace aplicable el Artículo 5º de la norma, el que señala que *“En las áreas rurales, los niveles de presión sonora corregidos que se obtengan de la emisión de una fuente fija emisora de ruido, medidos en el lugar donde se encuentre el receptor, no podrán superar al ruido de fondo en 10 dB(A) o más”.*



245. Aplicando el nivel máximo descrito en la norma, en la modelación de ruidos se proyecta los ruidos que generará el Autódromo en cada uno de los puntos de medición, incorporando el mismo Cuadro N°9, aludido en los párrafos anteriores.

246. En atención a que la modelación muestra excedencias potenciales, el Estudio Acústico incorpora medidas que corregirían estas superaciones. Las medidas de control de ruido que son incorporadas son barreras acústicas las cuales debían ser instaladas *“en los sectores habitados cercanos al proyecto”*. Adicionalmente, se contempla la instalación de cumbreras sobre las barreras, las que incrementarían el efecto de control de ruido. Se indica que las barreras deberán cumplir *“con las especificaciones de la Normativa Comunitaria EN 1793:19972 y con las normas no acústicas EN 1794 –1E, 2E3, referentes a desempeño mecánico y requerimientos de estabilidad, seguridad y ambientales”*. Se agrega que la densidad superficial de las barreras deberá ser mayor o igual a 15 kg/m<sup>2</sup>, mientras que su altura deberá ser de 5 metros. Por último, se incorpora un plano en el cual se identifica el lugar donde deberán instalarse las barreras acústicas, el cual corresponde al siguiente:

**Imagen N°7:** Plano con la descripción de las barreras acústicas (en azul) y las áreas de arborización (en rojo achurado).



**Fuente:** Estudio Acústico, Adenda 1, DIA Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua.

247. Sobre la ubicación de las barreras acústicas y las áreas de arborización como barrera acústica, debe señalarse que el trazado descrito en el plano, no se ajusta al trazado que finalmente tuvo la pista de carreras, el cual se aprecia en la Imagen 2 del presente Dictamen. Independiente de ello, la mayor cantidad de la superficie de las barreras proyectadas y de las zonas de arborización no fueron afectadas por el cambio de trazado, por lo tanto, la obligación de implementarlas se mantuvo en la RCA.

248. En relación a la implementación de estas barreras acústicas, el IFA Autódromo de Codegua 2014, en sus conclusiones, describe como primer hallazgo, vinculado al manejo de emisiones acústicas, el siguiente: *“Sólo se constató la existencia de dos obras indicadas por encargados como “barreras acústicas”, de las 4 proyectadas, las cuales consisten en acopios de áridos que no tienen la altura indicada en la RCA, en este sentido, el acopio de árido ubicado en la ribera del estero Codegua no cumple con la altura de 5 metros, teniendo una*



altura promedio de 10 m. Adicionalmente éstas “Barreras acústicas” no cuentan con cubreras. No se observó proyectos de arborización para la atenuación de ruido”.

**249.** En virtud del anterior hecho constatado, en la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014, se formuló a Inversiones Estancilla el incumplimiento del Considerando 3.7.5, RCA N° 86/2012, en relación a la Adenda 1, pregunta 23 y 24, punto 7, en el cual se describe el compromiso de implementación de las barreras acústicas y el proyecto de arborización. El cargo atribuido fue por no haberse implementado las barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto, ni haberse ejecutado la arborización como medida complementaria de atenuación de ruido.

**250.** En la primera versión del Programa de Cumplimiento presentado por Inversiones Estancilla, se aborda este cargo, señalándose que “[r]especto de la instalación de las barreras acústicas contempladas en la Declaración de Impacto Ambiental original y su respectiva Resolución de Calificación Ambiental, efectivamente éstas no han sido instaladas de acuerdo al diseño y materialidad considerada, sin embargo sí se ha construido una obra alternativa que sí cumple con el objeto de mitigar parcialmente las emisiones sonoras”.

**251.** Sobre el mismo punto, se agrega lo siguiente: “La razón principal respecto de la no ejecución de la obra contemplada inicialmente, es debido a una restricción y prohibición de su ejecución por parte de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), a través de Fadech (Federación de Automovilismo de Chile), aduciendo razones de seguridad y protección de los competidores y pilotos. Esta prohibición de instalación es aplicada en todos los circuitos del mundo, que estén homologados por dicha Federación Internacional. En el Anexo 2 de este plan se adjuntan los documentos emitidos por la FIA. No obstante lo anterior, claramente que la restricción puesta por la FIA no puede justificar ambientalmente la ejecución de una obra alternativa no calificada ambientalmente en su momento oportuno, ni tampoco reemplazar a éstas. Por tal motivo la definición que se tome al respecto deberá contar con la aprobación técnica de los servicios con competencia en el tema y la validación de la aplicación de los procedimientos asociados. La descripción técnica de las medidas propuestas están consideradas y explícitas en Cargo N° 8. En relación a la medida de instalación de una barrera vegetal arbórea, efectivamente ésta no ha sido implementada a la fecha, y ésta será construida prontamente, iniciando las obras inmediatamente obtenida la aprobación del presente Plan de Cumplimiento”.

**252.** En su escrito de descargos, Inversiones Estancilla vuelve a reconocer la no construcción de las barreras acústicas, citando también la imposición de la FIA, según la cual estas barreras no podrían ser incorporadas a la pista de carreras. En el escrito de descargos Inversiones Estancilla señala que: “La razón principal respecto de la no ejecución de la obra contemplada inicialmente, es debido a una restricción y prohibición de su ejecución por parte de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), a través de Fadech (Federación de Automovilismo de Chile), aduciendo razones de seguridad y protección de los competidores y pilotos. Esta prohibición de instalación es aplicada en todos los circuitos del mundo, que estén homologados por dicha Federación Internacional”.

**253.** En consecuencia, la no construcción de las barreras acústicas comprometidas en la RCA, es algo que ha sido reconocido por Inversiones Estancilla, aunque matizando este incumplimiento por el hecho de que se trataría de una imposición de la Federación Internacional de Automovilismo, la cual buscaría dar seguridad a los pilotos.

**254.** En relación a la exigencia que la Federación Internacional de Automovilismo habría realizado a Inversiones Estancilla para no implementar las barreras de ruido, se trata de una circunstancia que, tal como lo manifiesta la propia infractora en la



primera versión del programa de cumplimiento presentado, no puede constituir una justificación válida para incumplir una exigencia contenida en su RCA. En el caso en que Inversiones Estancilla se hubiera visto en la necesidad de modificar su proyecto por algún fundamento técnico vinculado a la seguridad de las instalaciones, lo que correspondió haber realizado era presentar dicha modificación a la autoridad ambiental, de modo que fuera ella la que pudiera analizar si esta modificación podía representar un cambio de consideración, que requeriría ingreso al SEIA. Solo habiendo obtenido dicho pronunciamiento, entonces el cambio podría haber sido implementado, ya sea con un ingreso previo al SEIA o sin él.

**255.** En el presente caso la modificación llevada adelante, resulta especialmente sensible, ya que las barreras de ruido, tal como se desarrolla en la misma RCA, tenían como propósito el ajustar las emisiones de ruido del proyecto a la normativa vigente. Es en la misma evaluación ambiental en la que se analizó que las condiciones del proyecto sin las barreras generaban una situación de incumplimiento, por lo tanto, la empresa se encontraba en conocimiento que las barreras acústicas eran necesarias para mantener una situación de cumplimiento de la normativa. El eliminarlas del diseño requeriría, como mínimo, la elaboración de una nueva modelación, en conjunto con la propuesta de nuevas medidas de control, las cuales debieron ser conocidas por la autoridad ambiental.

**256.** La empresa también ha invocado a este respecto, algunas medidas que habría implementado, las cuales demostrarían su interés por cumplir la norma. En específico ha citado las acciones que ha implementado Inversiones Estancilla en el contexto del programa de cumplimiento, tales como las mediciones de ruido realizadas, la implementación de una cabina de monitoreo de ruidos o la instalación de silenciadores en los vehículos.

**257.** Sobre esto, cabe indicar que la ejecución de las acciones comprometidas en el contexto del Programa de Cumplimiento, no pueden ser consideradas como una acción eficaz para hacer desaparecer o atenuar la infracción. En programa de cumplimiento es un instrumento mediante el cual el presunto infractor propone un plan de acciones y metas para poder cumplir satisfactoriamente con la normativa ambiental en el futuro. En el caso de ser aprobado, dichas acciones y metas pasan a ser exigibles, y en el caso de no ser cumplidas, tal como lo establece el artículo 42 de la LO-SMA, el procedimiento sancionatorio deberá reiniciarse arriesgando la empresa una sanción por hasta el doble de la multa que corresponda a la infracción original.

**258.** Respecto a las acciones que voluntariamente ha implementado Inversiones Estancilla con posterioridad al reinicio del procedimiento sancionatorio, las cuales han consistido principalmente en mantener la implementación de acciones que fueron comprometidas en el programa de cumplimiento, para seguir ejecutándolas después de que esta ha terminado, se trata de acciones que deben ser valoradas como una conducta posterior favorable, pero que no inciden en la configuración de la infracción misma.

**259.** Inversiones Estancilla ha señalado además que, si bien no implementó las barreras acústicas que le exigía la RCA, sí habría implementado una barrera alternativa, la cual también tendría una incidencia en la contención de las emisiones sonoras. Se refiere a la construcción del Talud Norte y del Talud Sur. Sobre ellos ha señalado que *"...respecto de, las medidas paliativas de ruido contenidas en ella, mi representada ya había realizado un talud o barrera acústica consistente en un conglomerado de áridos y rocas que superan ampliamente lo exigido en densidad de 15 kilos por metro cuadrado de la RCA, de más de 10 metros de altura en todo el lado norte de la pista en un largo de 1,2 kilómetros..."*<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Escrito de descargos. p. 7.

**260.** Lo primero que debe decirse sobre este punto es que la empresa se refiere al Talud Norte y al Talud Sur como una barrera de ruidos, sin embargo no existe ningún antecedente de que efectivamente dichos taludes hayan sido construidos con dicho fin. La misma empresa ha sido contradictoria al referirse al Talud Norte, identificando también como una obra de contención de crecidas del estero Codegua. Ello en atención que, según sus dichos, las obras preexistentes construidas por el Ministerio de Obras Públicas, *“resultaban insuficiente para la contención de eventos hidrológicos extremos, toda vez que el asentamiento de las referidas estructuras en la matriz arenosa en la cual se sustentaban, produjeron un cambio y disminución de la cota de coronamiento de los referidos gaviones, así como el volcamiento de estos a favor del talud que conforma la primera terraza de inundación histórica, donde se encontraban asentados, lo cual hacía que este tipo de estructura en las condiciones en las cuales se encontraban, no cumplieran con su función de mitigar las condicionantes de riesgos para la cual fueron construidas”*<sup>15</sup>.

**261.** Independiente de ello, lo cierto es que el Talud Norte y el Talud Sur no pueden operar como un remplazo de las barreras acústicas que habían sido comprometidas, en la medida en que estas últimas fueron objeto de una evaluación ambiental que incluyó una modelación de ruidos, determinándose que esas obras podían constituir una medida eficaz para reducir los decibeles generados por los autos en carreras. Por ello, no es posible que la empresa, de manera unilateral, estime que ellas *“no cumplieran con su objetivo fundamental que era la atenuación del ruido”*<sup>16</sup>, y decida cambiarlas por una obra distinta.

**262.** Inversiones Estancilla ha hecho alusión también a una consulta de pertinencia presentada con fecha 1 de agosto de 2014, en la cual se consultó al SEA sobre algunas modificaciones al proyecto. Dentro de ellas se propuso el cambio de las barreras de ruido aprobadas por la RCA N°86/2014, por la construcción de dos taludes, uno al Norte del Autódromo, que coincide con el Talud Norte, y otro al sur, el cual no coincide con el Talud Sur. En sus descargos Inversiones Estancilla señala que esta consulta de pertinencia sería una muestra de la voluntad de la empresa de cumplir con la normativa ambiental.

**263.** En sus palabras: *“Esta pertinencia demuestra el interés de la Estancilla de adecuarse al nuevo DS 38 a la fecha, ya que se cumplía con lo dispuesto por DS 146 vigente a la fecha. De acuerdo a la nueva legislación, eso se considera como un reconocimiento de efectos no deseados, y podría entenderse como una denuncia del artículo 41 de la Ley 20.417, eximiéndolo de responsabilidad en los términos allí expuestos”*.

**264.** Sobre esta consulta de pertinencia, cabe decir que se trata de una presentación que la empresa efectuó tiempo después de que el Autódromo había comenzado sus operaciones. En ese momento las barreras acústicas aprobadas por la RCA del proyecto no habían sido implementadas, y el Talud Norte ya había sido construido. Por lo tanto, la consulta de pertinencia presentada al SEA, fue totalmente tardía, sin que esta pueda tener como efecto, atenuar o eliminar el incumplimiento. Por lo demás, tampoco puede valorarse como una conducta posterior favorable, ya que ella solo pretendió consultar sobre la necesidad de ingreso de una obra que se encontraba ya construida, sin que el SEA se haya pronunciado finalmente sobre dicha solicitud.

**265.** Respecto al proyecto de arborización como barrera acústica, Inversiones Estancilla no hace referencia alguna a este punto en sus descargos. De todas formas se trata de un aspecto que fue corroborado en el IFA Autódromo de Codegua 2014.

---

<sup>15</sup> Escrito de descargos. p. 8.

<sup>16</sup> Escrito de descargos. p. 6.



Además se trata de un punto que también fue corroborado en la inspección personal realizada por el fiscal del caso.

266. En consecuencia, se puede estimar que se encuentra acreditado que las medidas de mitigación acústica consistentes en la implementación de barreras acústicas, así como la arborización del sector colindante al Autódromo, no fue implementada por Inversiones Estancilla, por lo cual la infracción se encuentra configurada.

**D. Infracción N° 3: Afectación del cauce del estero Codegua -por la extracción de material y la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero.**

**i. Configuración de la infracción.**

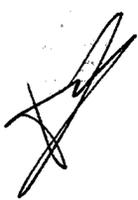
267. En el considerando N°6 de la RCA N°86/2012 que aprueba el proyecto, se señala que, *“en el proceso de evaluación del proyecto, el cual consta en el expediente respectivo, el titular se ha comprometido voluntariamente a lo siguiente: (...) Se implementan las siguientes acciones de manejo ambiental, durante la vida útil del proyecto (20 años): “se protege y mantiene el estado de las riberas del estero Codegua que limitan con el proyecto, en una franja continua conformada por las defensas fluviales existentes y las zonas de reforestación graficadas en el Plan de Corrección (...)”.*

268. La cláusula anterior es concordante con las observaciones que fueron planteadas durante la evaluación ambiental del proyecto y las respuestas entregadas por la propia empresa a dichas observaciones. En la Adenda 1, punto 3, del procedimiento de evaluación del proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua, sobre Permisos Ambientales Sectoriales, pregunta 23 y 24, punto 7, se señala por parte de Inversiones Estancilla que *“(...) no ha incluido medidas de mitigación dado que el proyecto no considera la intervención del cauce natural frente a eventuales crecidas del estero Codegua, por lo que no solicita el permiso ambiental señalado.”*

269. Por otro lado, en la Adenda 2, pregunta 25, del mismo procedimiento de evaluación, se señala que *“[s]i bien los planos de planta del proyecto, identifican defensas fluviales, estas corresponden a las existentes en el sector, por lo cual no se intervendrán estas ni la caja del cauce asociado a ella, como se señaló en la adenda 1”.*

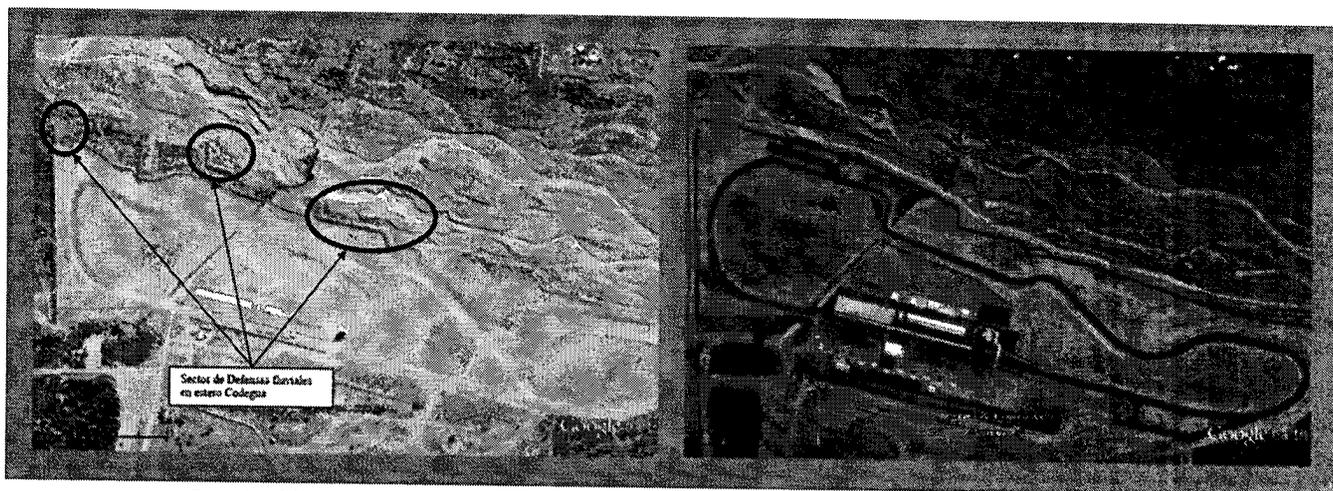
270. Según lo señalado en forma previa, existe en la RCA N°86/2012 una obligación por parte de Inversiones Estancilla S.A de proteger y mantener el estado de las riberas del estero Codegua que limitan con el proyecto, incluyendo las defensas fluviales que se encontraban en dicha zona. A pesar de ello, se ha dado cuenta en el presente Dictamen, que Inversiones Estancilla construyó el Talud Norte, el cual fue instalado sobre el sector de las defensas fluviales preexistentes, afectando justamente dicha área.

271. Tal como se ha hecho referencia a propósito del cargo N°1, el Talud Norte fue construido por Inversiones Estancilla entre los meses de abril de 2013 y julio de 2014. Sus dimensiones fueron descritas por la Dirección de Obras Hidráulicas, en el acta de la visita a terreno realizada el 10 de septiembre de 2014, en la cual se indica que el Talud Norte tienen una longitud aproximada de 1,2 km de largo y 10 metros de altura, aproximados. En la misma Minuta Técnica, acompañado como Anexo N°6 del IFA Autódromo de Codegua 2014, se indica que *“De acuerdo a lo observado en imágenes satelitales anteriores y actuales, se han cubierto y/o anexado a muro acústico, al menos tres obras de defensas fluviales. Se observa la situación actual*



en la Imagen N°2, mientras que en la Imagen N°3 se observa la posición de las defensas destruidas y/o anexadas". Las imágenes citadas son incorporadas a continuación:

**Imagen N°8** Comparación del sector de las barreras fluviales, antes y después de la construcción el Talud Norte.



**Fuente:** Minuta Técnica de la DOH, acompañado como Anexo N°6 del IFA Autódromo de Codegua 2014.

**272.** La construcción del Talud Norte ha sido acreditado también por la constatación efectuada por los mismos fiscalizadores de la SMA, en la actividad de inspección de fechas 10 de septiembre y 7 de noviembre 2014. En el IFA Autódromo de Codegua 2014 se señala como hecho constatado "...una obra correspondiente a un muro de dimensiones aproximadas (de acuerdo a jefe de obras Sr. Sergio González) de 1,2 Km de largo por 12 m de alto por lado estero y 8 m de alto por lado autódromo, dando un promedio de 10 m, con un ancho de coronamiento de 1,5 m, construido con material de empréstito obtenido del mismo estero. Adicionalmente se observó una zanja de excavación en el cauce del estero".

**273.** En su escrito de descargos, Inversiones Estancilla ha señalado que ella no afectó el cauce directa o indirectamente. En específico sobre las defensas fluviales, sostiene que al comienzo de la construcción del Autódromo se realizó un estudio hidráulico sobre las áreas de inundación del estero de Codegua, el cual habría establecido que parte del predio del proyecto corresponde a áreas de inundación. La empresa habría estimado que las condiciones materiales del sistema de protección de rivera resultaba insuficiente para la contención de eventos hidrológicos. Se destaca por Inversiones Estancilla que no se eliminaron las defensas fluviales existentes, sino que sobre ellas se construyó el talud.

**274.** En consecuencia, las defensas levantadas corresponden a dos: Por un lado se indica que no se habría afectado el cauce; y por otro, se manifiesta que las defensas fluviales habrían sido sepultadas por razones justificadas, construyéndose sobre ellas el Talud Norte. Estas dos defensas resultan ser contradictorias, ya que el reconocimiento de la construcción deliberada del Talud Norte, constituye en sí el reconocimiento de la alteración del cauce del estero, en la medida en que las defensas fluviales sepultadas se encontraban dentro del mismo cauce. Estas defensas tenían como propósito el contener el estero frente a grandes crecidas.

**275.** En relación a las razones que entrega Inversiones Estancilla para haber realizado dicha alteración del cauce, debe decirse, primero que nada, que la empresa no ha aportado como documento de prueba el estudio hidrológico que habría



justificado la modificación de las barreras fluviales. Independiente de ello, nuestra legislación establece procedimientos reglados y estrictos para la modificación de un cauce, los cuales, en este caso se ven refrendados por un compromiso explícito contenido en la RCA del proyecto, de no afectar el cauce del estero Codegua ni las barreras fluviales existentes en él. Fuera de las razones que han sido levantadas por la empresa, es evidente que este compromiso no fue respetado.

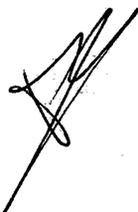
**276.** Por último, debe señalarse también que la forma de modificar las barreras fluviales, sin que existirá una evaluación previa de los organismos públicos especializados, conlleva un grave riesgo para seguridad del sector, ya que no solo hace desaparecer las barreras existentes, sino que también incorpora un conjunto de material no consolidado que puede ser arrastrado por el estero en tiempos de crecida. Estos defectos de la solución implementada por Inversiones Estancilla serán analizados en mayor detalle al abordar la gravedad de la infracción y las circunstancias del art. 40 de la LO-SMA, pero basta decir por ahora que la empresa tampoco desarrollo un cambio que redundara en un beneficio para la protección del cauce, como ella pretende exponerlo.

**277.** Por último, en su defensa sobre este cargo, Inversiones Estancilla vuelve a insistir en la falta de fiscalización de los organismos públicos, lo que allanaría el que otras personas puedan realizar trabajos ilegales en el cauce del estero Codegua. Esta defensa resulta poco fundada, pero también inapropiada para eximir a Inversiones Estancilla de su responsabilidad sobre la imputación, al menos en lo que dice relación con la construcción del Talud Norte y el haber sepultado las defensas fluviales. La misma empresa, como se ha indicado, es la que reconoce que realizó estas acciones, las cuales, según sus dichos, habrían estado justificadas. Por ello, la fiscalización que reclama solo pudo recaer sobre ella misma, la autora de la acción. En este sentido, no resulta razonable que la empresa infractora plantee como defensa una fiscalización ineficaz o inoportuna sobre su propio actuar antijurídico.

**278.** En consecuencia, se ha acreditado que Inversiones Estancilla construyó el Talud Norte, en el sector del cauce del estero Codegua, colindante al Autódromo, sepultando de este modo, tres defensas fluviales que existían previamente en el sector. Esto constituye un incumplimiento de la RCA, en la parte en la cual la empresa se compromete a proteger y mantener *“el estado de las riberas del estero Codegua que limitan con el proyecto, en una franja continua conformada por las defensas fluviales existentes y las zonas de reforestación graficadas en el Plan de Corrección”*.

#### ii. Relación con Cargo N°1.

**279.** El Cargo N°1 atribuye a Inversiones Estancilla el haber realizado una extracción industrial de áridos en el cauce del estero de Codegua. Tal como se ha desarrollado en forma previa, se trata de un cargo que ha sido configurado, mostrándose las zonas en las cuales esta extracción ilegal tuvo lugar. La extracción misma ha implicado, como uno de sus efectos negativos, la afectación del cauce del estero, ya que ha implicado la modificación de la forma natural del cauce. En este sentido, la misma extracción implica no sólo un incumplimiento a la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente, sino también una vulneración del compromiso contenido en la RCA, en su considerando N°6. No obstante, con el objeto de que la misma conducta no sea sancionada doblemente, la afectación del cauce por la extracción de áridos es algo que será valorado como un efecto del cargo N°1. No ocurre lo mismo con la alteración del cauce por haber sepultado las defensas fluviales mediante la construcción del Talud Norte, ya que la construcción la construcción misma del Talud Norte no forma parte del cargo N°1, sino solo la extracción industrial de áridos.



**280.** En definitiva, respecto del incumplimiento del Considerando N°6, se valorará como incumplimiento la afectación de las barreras fluviales ubicadas en el cauce del estero, en el límite norte del Autódromo de Codegua, así como la construcción del Talud Norte, pero no se valorará dentro de este cargo la alteración del cauce por la extracción de áridos. Esta última acción y sus efectos, será valorada únicamente a propósito del cargo N°1.

**E. Infracción N° 4: Construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua", consistente en un boulevard y un helipuerto.**

**281.** En el IFA Autódromo de Codegua 2014, en el numeral 5.4 de los hechos constatados, se señala que los fiscalizadores pudieron constatar "un sector "Boulevard" en construcción y una zona al costado de torre de control que funciona como helipuerto. En las conclusiones del mismo informe se indica que "[s]e constató la existencia de infraestructura no autorizada dentro del equipamiento señalado en la RCA, como un Boulevard, helipuerto".

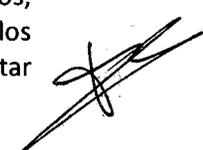
**282.** Las obras descritas en el IFA Autódromo de Codegua 2014 no se encuentran dentro de las obras a ser construidos en el recinto del Autódromo. Basado en lo anterior, en la Res. Ex. N°1/Rol D-27-2014 se formuló cargos a Inversiones Estancilla por haber incorporado dichas obras al proyecto, sin tener autorización previa.

**283.** Sobre este cargo Inversiones Estancilla ha manifestado que las obras aludidas, se encontraban proyectas para el corto plazo, y que fueron anunciadas en la página web del Autódromo, pero que no se encontrarían "completamente" ejecutadas. El bulevar correspondería a una instalación reducida, abierta, sin muros y sin techo, correspondiente a una cubierta metálica ligera, destinada a brindar a la comunidad la oportunidad de vender sus productos locales. El helipuerto, sería solo una zona despejada en la cual han aterrizado aeronaves.

**284.** En consecuencia, la defensa de la empresa sobre este cargo se basa en minimizar la importancia y magnitud de las obras adicionadas al proyecto, así como indicar que estas solo se encontrarían construidas parcialmente. Nos referiremos a estas dos defensas a continuación.

**285.** Respecto a la importancia del Boulevard y del helipuerto, debe indicarse que el cargo reprocha el hecho de haber incorporado estas obras, sin haberlas evaluado ambientalmente. El procedimiento de evaluación ambiental, lo que pretende es poder definir todos los efectos sobre el medio ambiente que tendrá un determinado proyecto, para lo cual es importante que se describa cada una de las partes que este tendrá. La evaluación ambiental toma en consideración las diferentes obras, no solo de manera independiente, sino que las interacciones que estas tienen entre sí.

**286.** En el caso del Boulevard, si bien se trata de una parte menor de la infraestructura total del proyecto, este tiene una implicancia desde el punto de vista del volumen de visitantes que asisten él, ya que incorpora un atractivo que se aleja del campo propio del automovilismo. En el caso del helipuerto, parte de sus efectos dicen relación con uno de los aspectos más problemáticos del Autódromo, sus emisiones de ruido. El sobrevuelo y aterrizaje de helicópteros puede generar episodios de ruido, los cuales incrementan, por períodos acotados, pero en forma especialmente intensa, la presión sonora del lugar. Sus efectos dependerán de los objetivos de la utilización de aeronaves, los cuales pueden ser solo para efectos de enfrentar



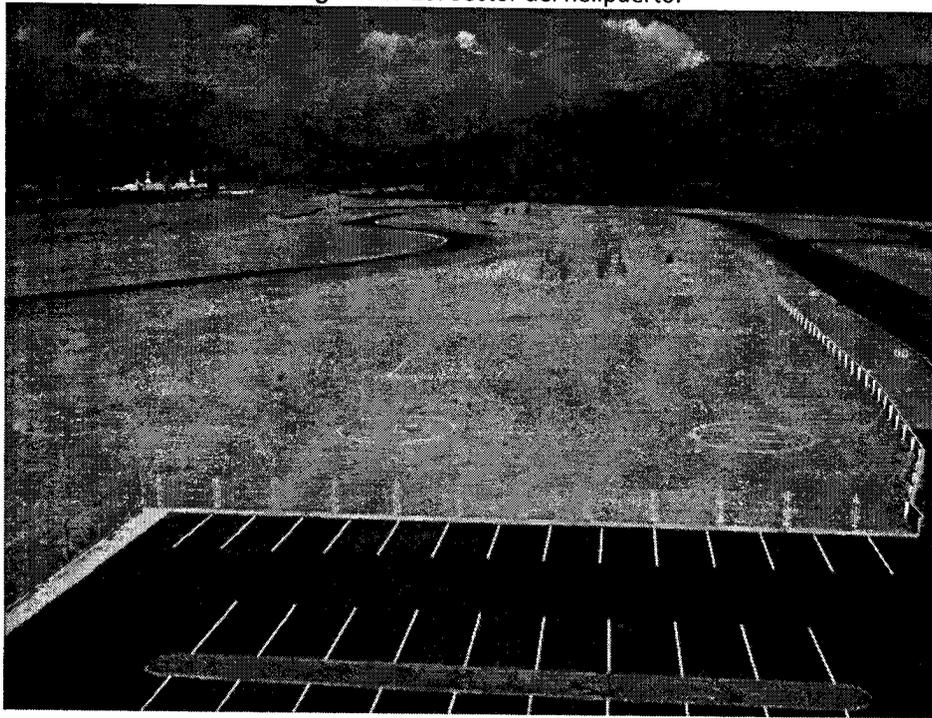
emergencias o para la transmisión de imágenes de televisión. Además, dependerá de la regularidad en la utilización de las aeronaves.

**287.** En consecuencia, independiente de que Inversiones Estancilla minimice la relevancia de estas instalaciones, lo cierto es que su importancia debe ser considerada por los organismos ambientales competentes, en el procedimiento de evaluación respectivo.

**288.** Por último, la importancia de la modificación del proyecto es algo que no se refiere específicamente a la configuración del cargo mismo, sino más bien a su gravedad y efectos, y como tal será ponderado al momento de evaluar la gravedad de la infracción y las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA.

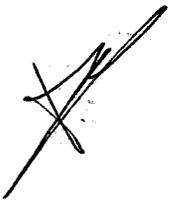
**289.** Respecto al estado de construcción de las obras, Inversiones Estancilla acompañó como anexo a la primera versión del Programa de Cumplimiento, un conjunto de imágenes que permiten observar claramente el estado constructivo de ambas instalaciones. Algunas de las imágenes acompañadas son las siguientes:

**Fotografía N°10:** Sector del helipuerto.



**Fuente:** Anexos primera versión de Programa de Cumplimiento de Inversiones Estancilla

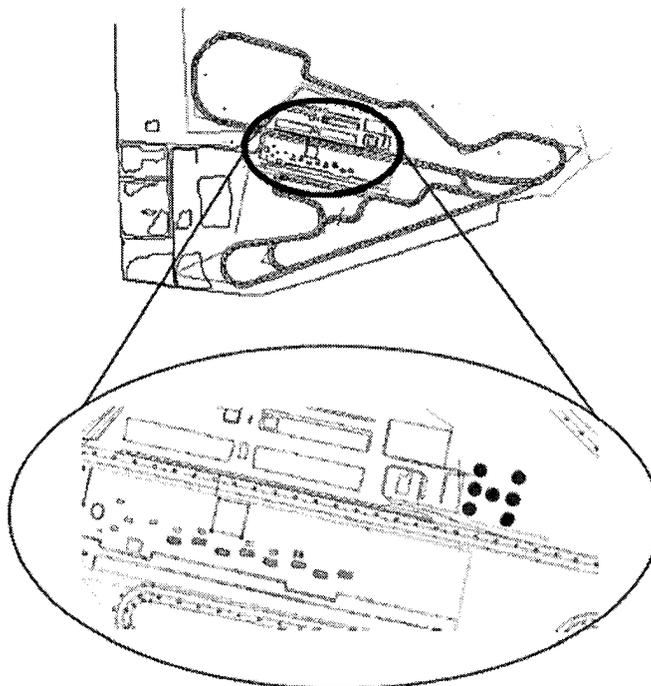
**Fotografía N°11:** Sector del Boulevard.





Fuente: Anexos primera versión de Programa de Cumplimiento de Inversiones Estancilla

Imagen N°9: Plano Helipuerto y Boulevard (en Rojo Helipuerto, en verde Boulevard).



Fuente: Anexos primera versión de Programa de Cumplimiento de Inversiones Estancilla

290. Como se aprecia de las imágenes, en el caso del helipuerto no existe una construcción de infraestructura adicional, sino que existe una señalización para que en una zona no intervenida puedan aterrizar las aeronaves. Las zonas de aterrizaje demarcadas son siete.

291. Sobre esto, debe tenerse en cuenta que los efectos ambientales del helipuerto, se generan principalmente con la circulación de helicópteros,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

por lo tanto, el grado de construcción de la obra no resulta tan relevante como el hecho de que se haya habilitado un sector para la circulación de este tipo de aeronaves.

**292.** Sobre el estado de avance del Boulevard, por el contrario, este sí se encuentra construido, apreciándose de manera clara ocho lozas techadas, distribuidas de manera longitudinal al costado de la pista de carreras.

**293.** En definitiva, se encuentra acreditado tanto por la verificación en terreno de los fiscalizadores de la SMA, como por la confesión de la propia empresa, que Inversiones Estancilla implementó dos cambios a su proyecto, incluyendo, por un lado, un helipuerto, el cual no implicó modificaciones materiales mayores, aunque sí facilitó la operación de helicópteros dentro del recinto del Autódromo; y la implementación de un Boulevard comercial, el cual implicó la construcción de ocho lozas techadas. Por lo anterior, la infracción se encuentra configurada. Estas modificaciones no fueron incluidas dentro de la descripción del proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua, contemplada en el Considerando 3.7.2., RCA N°86/2012, y, por lo mismo, constituye un incumplimiento a lo autorizado en dicha resolución.

**F. Infracción N° 5: Realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014.**

**294.** En la RCA del proyecto se señala, en su considerando 3.7.3.2. sobre la Etapa de Operación del proyecto, que *"las actividades que se desarrollan en la fase de operación consisten en eventos automovilísticos de diferentes categorías. Los eventos se desarrollan con una frecuencia estimada de tres veces por semana (viernes, sábado y domingo), tal como se caracteriza a continuación: Duración: Viernes: 14:00 a 18:00 horas. Sábado: 9:00 a 15:00 horas. Domingo: 9:00 a 15:00 horas"*.

**295.** En la actividad de fiscalización realizada por la SMA el día 10 de septiembre de 2014 se solicitó a la empresa el registro de carreras realizadas hasta el año 2014 y el calendario de carreras hasta diciembre de 2014. La respuesta de la empresa no incluyó los horarios dentro de los cuales se desarrolló cada evento automovilístico. Para complementar la información en este punto, se utilizó el programa de carreras publicado por Inversiones Estancilla en la página web del Autódromo, específicamente para el evento Súper TC 2000, a realizarse los días viernes 7, sábado 8 y domingo 9 de noviembre de 2014. El programa fue incorporado dentro de los Anexos del Acta de Inspección Ambiental, Norma de Emisión D. S. N°38/11 del Ministerio del Medio Ambiente, del día 7 de noviembre de 2014.

**296.** En el programa de carreras aludido considera eventos automovilísticos el día viernes 7 de noviembre de 2014, desde las 13 horas, hasta las 19 horas. El día sábado 8 de noviembre de 2014, los eventos deportivos se extienden desde las 9:15 horas, hasta las 18:30 horas. El domingo 9 de noviembre de 2014, los eventos deportivos se contemplan desde las 8:20 de la mañana hasta las 12.40 de la mañana.

**297.** El IFA Autódromo de Codegua 2014 señala en sus conclusiones que *"...en actividad de medición de ruidos, se constató que actividades incluyen entrenamientos y clasificaciones las cuales se realizaron desde las 13:00 el día viernes 7-11-2014 y que de acuerdo a programa se extienden hasta las 19:00 horas, no cumpliéndose con el horario señalado en la RCA de 14:00 a 18:00 horas para este día. Para el día sábado 8, el titular no cumpliría con el horario hasta las 15:00 ya que el mismo programa indica actividades hasta las 18:30. Finalmente para el día domingo 9, titular no cumpliría con horario de inicio de actividades, ya que el primer evento se desarrollaría a las 18:20 horas (sic)"*.



**298.** Sobre este cargo, Inversiones Estancilla señaló en sus descargos en el evento Súper TC 2000 desarrollado los días viernes 7, sábado 8 y domingo 9 de noviembre de 2014, hubo una extensión involuntaria en la duración de las carreras realizadas los días sábado y domingo...” Esta extensión habría sido de tres horas y se debió, según la empresa, a “...*coordinaciones y exigencias respecto de transmisión televisiva en directo con canales argentinos*”. La empresa agrega como argumento, que el horario de funcionamiento establecido por la RCA N°86/2012, sería más estricto que el horario diurno del D.S. 38/2011 del MMA, el cual permitiría funcionar desde las 7 am a las 21 pm.

**299.** Inversiones Estancilla reconoce que dos de los días señalados, sábado 8 y domingo 9 de noviembre, existió una excedencia de tres horas en los horarios autorizados. Nada dice respecto del día viernes en el cual la programación del evento Súper TC 2000 consideraba el inicio a las 13 horas, a pesar de que la autorización de funcionamiento de la RCA sólo permitía eventos automovilísticos a partir de las 14.00 horas.

**300.** Las excedencias reconocidas por Inversiones Estancilla serían, según sus dichos, involuntarias, y se debería a exigencias externas impuestas por una empresa televisiva. Es importante considerar que esta defensa no se refiere a la configuración de cargo mismo -el cual se encuentra reconocido- sino a la intencionalidad con la cual habría actuado la empresa. Esto último sin embargo, constituye una circunstancia que debe ser valorada más adelante en el presente dictamen, cuando se analicen las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA. No obstante, debe decirse que la motivación supuestamente no deliberada invocada por la empresa, se contrapone con la propia programación realizada por Inversiones Estancilla en forma anticipada, en la cual se considera la extensión en el horario autorizado para cada uno de los tres días. En el caso del día sábado 8 de noviembre de 2014, la extensión -planificada y programada- es incluso mayor a las tres horas reconocidas por la empresa.

**301.** Respecto al día viernes 7 de noviembre de 2014, sobre el cual la empresa no hace mención alguna en sus descargos, no sólo existe una planificación por parte de la empresa de comenzar el evento automovilístico una hora antes de lo autorizado (a las 13.00 horas en vez de las 14.00 horas), sino que este hecho fue confirmado por fiscalizadores de la SMA, que realizaron una medición de ruidos a las 13.00 horas, quedando constancia en el IFA Autódromo de Codegua 2014.

**302.** En definitiva, por la documentación reunida, el reconocimiento de la propia empresa y la fiscalización en terreno efectuada por la SMA, se ha podido acreditar que los días viernes 7, sábado 8 y domingo 9 de noviembre de 2014, Inversiones Estancilla llevó adelante eventos automovilísticos excediéndose de los horarios autorizados en la RCA N°86/2012.

**G. Infracción N° 6: No reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original.**

**303.** En la RCA N°86/2012 se señala, en su considerando N°4.1.2 RCA 86/2012 que “[e]l proyecto efectuó corta anticipada de 13,7 hectáreas de formaciones xerofíticas para realizar labores de despeje del trazado de la pista del autódromo y para las áreas destinadas a infraestructura, antes de la presentación al Sistema de evaluación de Impacto Ambiental. (...) En el cuerpo de anexos de la Adenda 2, se adjunta el Plan de Corrección de acuerdo al formulario que establece la Ley 20.283/2008 del Ministerio de Agricultura, y la cartografía existente. La superficie a reforestar es de 15,24 ha, área por sobre el valor cortado (13,7 ha). (...).”



*La reforestación se efectúa con espino, quillay y litre, con una densidad de plantas por hectáreas de 150 (espino), 150 (quillay), y 100 (litre), teniendo una resultante de formación forestal y xerofítica”.*

**304.** El compromiso anterior es complementado por un conjunto de exigencias sobre cómo debe ser ejecutada la reforestación. Estas exigencias son descritas en el mismo considerando 4.1.2. de la RCA N°86/2012 y consideran aspectos como el número de riegos; los cercos de protección que deben ser implementados; mantención periódica y la realización de acciones de difusión y educación dirigidas a los usuarios.

**305.** Sobre el cumplimiento de estos compromisos, en el IFA Autódromo de Codegua 2014, se señala como hecho constatado, en su numeral 5.5, que *“[s]e recorrió predio constatando que al momento de la actividad de inspección, no hay indicios de reforestaciones”.*

**306.** En el mismo IFA Autódromo de Codegua 2014 se hace referencia al Oficio N° 317 de la CONAF, en el cual se hace entrega de Informe de Inspección Ambiental CONAF autódromo de Codegua, incorporado como Anexo 11 del IFA. En dicho Informe de CONAF se da cuenta de la actividad de inspección realizada en el proyecto el día 10 de septiembre de 2014, señalándose, respecto a la reforestación comprometida en la RCA, que *“[n]o se ha dado cumplimiento a la actividad de reforestación”.* Segrega además sobre los otros compromisos de riego y cercado, que *“[e]l titular no ha dado cumplimiento a estas medidas señaladas en la RCA 86/2012”.*

**307.** En consecuencia, tanto el IFA Autódromo de Codegua 2014, como el informe elaborado por la CONAF, por la visita inspectiva del día 10 de septiembre de 2014, dan cuenta de la medida de compensación de flora contemplada en el considerando 4.1.2. de la RCA N°86/2012, no fue cumplida, ni siquiera parcialmente.

**308.** Es necesario indicar que este compromiso se encontraba vinculado con la denuncia realizada por la CONAF al Juzgado de Policía Local de Codegua, por la inspección efectuada por dicho organismo al sector de construcción del Autódromo de Codegua, en el mes de junio del año 2010, en la cual se verificó un descepa de 13,7 hectáreas, de formación xerofítica, compuesta principalmente por Quiscos, Michay y Mayo. La tala se efectuó sin un Plan de Manejo de Corta de Bosque Nativo aprobado por la CONAF.

**309.** La sentencia del Juzgado de Policía Local de Codegua fue dictada el día 17 de marzo de 2011, y en ella se confirmó la denuncia realizada por CONAF, sancionando a Pedro Miguel Ortiz Cuevas, al pago de una multa ascendente a 41,1 UTM y la presentación de trabajo de corrección, de acuerdo a la ley 20.283.

**310.** Es decir, en forma previa a que Inversiones Estancilla tramitara la DIA del proyecto, CONAF pudo verificar que se había realizado el descepa anticipado de 13,7 has de bosque nativo, realizando la respectiva denuncia ante el Juzgado de Policía Local. Con posterioridad, el 17 de marzo de 2011 se dictó la sentencia del Juzgado de Policía Local de Codegua sancionando a uno de los representantes legales de Inversiones Estancilla. Luego, en el procedimiento de evaluación del proyecto se incorporó como compromiso para remediar dicha corta anticipada, la reforestación de flora, en una proporción de 1:5. Se incorporó también, en la Adenda 2 de la DIA un plan de corrección, el cual no fue presentado a CONAF. La DIA fue aprobada el 17 de abril de 2012, mediante la dictación de la RCA N°86/2012. Con posterioridad a la dictación de la RCA se pudo verificar, el 10 de septiembre de 2014 que Inversiones Estancilla no había cumplido con la presentación del Plan de Corrección ante CONAF, ni tampoco había realizado la reforestación comprometida.



**311.** Sobre este cargo, Inversiones Estancilla ha señalado en sus descargos que su intención no ha sido cumplir estas obligaciones, sin embargo, se habría visto envuelta en una “...maraña burocrática...” Señala que el 5 de noviembre de 2014 se ingresó un Plan de Corrección ante CONAF, el cual fue rechazado por no tener un pronunciamiento del SEA sobre una consulta de pertinencia. Se habría propuesto un nuevo lugar para la compensación, el cual se habría justificado por normas de seguridad de la FIA. Presentada la consulta de pertinencia ante el SEA, esta habría sido resuelta en el sentido de que la modificación constituía un cambio de consideración, que requeriría ingreso al SEIA. Inversiones Estancilla señala también que la multa previa del Juzgado de Policía Local de Codegua impediría ser sancionados por este cargo, ya que se configurarían los requisitos de concurrencia del principio *non bis in idem*.

**312.** La empresa, en consecuencia, reconoce el hecho que configura la infracción, esto es, no haber cumplido con la obligación de reforestación, pero plantea que ella habría sido diligente en intentar cumplir con la obligación. Además, la empresa plantea que ya habría sido sancionada previamente por el mismo hecho.

**313.** Sobre la primera de estas defensas, cabe señalar que las acciones que Inversiones Estancilla invoca como prueba de su actuar diligente, son de fecha posterior a la verificación del hecho infraccional. En efecto, la inspección en la cual se comprobó el incumplimiento de la obligación de reforestación por Inversiones Estancilla, fue el 10 de septiembre de 2014, mientras que la presentación del plan de corrección por parte de la empresa tuvo lugar el 5 de noviembre de 2014. Por lo anterior, no puede tratarse de una circunstancia que elimine la infracción, sino que puede ser valorado como una conducta posterior favorable, lo cual debe ser realizado más adelante en el presente dictamen, a propósito de las circunstancias del art 40 de la LO-SMA.

**314.** Respecto a la concurrencia de los presupuestos para la aplicación del principio *non bis in idem*, debe señalarse que este principio busca que una misma persona no sea juzgada y/o sancionada dos veces por la realización de un mismo hecho. Esto se traduce en una dimensión doble del principio: Por un lado se trata de una garantía sustantiva, según la cual, a una persona en un mismo proceso no se le puede aplicar más de una sanción por un mismo hecho: y, por otro, se refiere a una garantía procesal, según la cual no se puede iniciar un procedimiento por un hecho si este ya ha sido, o se encuentra siendo, juzgado<sup>17</sup>. En el caso de la garantía sustantiva, su fundamento ha sido vinculado al principio de proporcionalidad o prohibición de exceso en el castigo; como garantía procesal, en cambio, su fundamento se encuentra en la necesidad de certeza jurídica propia de la cosa juzgada.

**315.** Esta garantía no cuenta con reconocimiento expreso en nuestra Constitución, sin embargo, se ha interpretado que puede ser extraída del principio de debido proceso<sup>18</sup>, además de que, al menos en su dimensión procesal, sí encuentra reconocimiento expreso en tratados de derecho humanos firmados por Chile.

**316.** En la LO-SMA, la principal norma que reconoce el principio *non bis in idem*, se encuentra en su artículo 60, el cual establece que “[c]uando por unos mismos hechos y fundamentos jurídicos, el infractor pudiese ser sancionado con arreglo a esta ley y a otra u otras leyes, de las sanciones posibles, se le impondrá la de mayor gravedad”. En su inciso segundo agrega que “[e]n ningún caso se podrá aplicar al infractor, por los mismos hechos y fundamentos jurídicos, dos o más sanciones administrativas”.

<sup>17</sup> Ver: Juan Pablo, MAÑALICH. El Principio *Ne Bis In Idem* en el Derecho Penal Chileno. Revista de Estudios de la Justicia. 15: 2011.

<sup>18</sup> Sentencia Corte Suprema, Rol N° 169, de 24 de marzo de 2009.



**317.** La regla del inciso segundo del artículo 60, explicita las condiciones para la aplicación del principio, exigiendo que la sanción previa debe considerar las siguientes circunstancias: primero, ser del mismo infractor; segundo, referirse al mismo hecho; y, tercero, basarse en los mismos fundamentos jurídicos. En el caso en que en un procedimiento sancionatorio concurre esta triple identidad con una sanción administrativa previa, entonces, no podrá sancionarse en el segundo procedimiento.

**318.** En consecuencia, para poder evaluar si las condiciones de aplicación del principio *non bis in idem* concurren en el presente caso, debe revisarse cada uno de los elementos antes identificados en la sanción impuesta por el Juzgado de Policía Local de Codegua, el 17 de marzo de 2011.

**319.** Sobre el primero de estos elementos, esto es la identidad del infractor, debe señalarse que el presente procedimiento sancionatorio se dirige en contra de Inversiones La Estancilla S.A., sociedad que es titular de la RCA N°86/2012, y que, por ende, se encontraba obligada al cumplimiento de las obligaciones por ella impuesta. La sentencia del Juzgado de Policía Local de Codegua, en cambio, fue impuesta en contra de Pedro Miguel Ortiz Cuevas, como persona natural.

**320.** En segundo lugar, sobre al hecho infraccional, debe indicarse que el cargo N°6 de la formulación de cargos, se refiere a la no reforestación de un área de 15,24 has.; con especies de espino, quillay y litre; y, con una densidad de plantas por hectáreas de 150 (espino), 150 (quillay), y 100 (litre). Este hecho fue verificado en el mes de septiembre de 2014. La multa impuesta por el Juzgado de Policía Local de Codegua, en cambio, tuvo como fundamento la corta o descepeado de 13,7 has. de bosque nativo, sin contar con un plan de manejo aprobado por CONAF. Este hecho fue verificado en el mes de junio de 2010.

**321.** Finalmente, el fundamento jurídico que justifica la infracción es también diferente. En el caso del cargo 6 de la formulación de cargos del presente procedimiento sancionatorio, la norma jurídica cuya infracción se atribuye es la RCA N°86/2012, específicamente las obligaciones descritas en su considerando 4.1.2. Por el contrario, en el caso de la multa impuesta por el Juzgado de Policía Local de Codegua, esta no se refirió a la RCA N°86/2012, la cual de hecho aún no existía, sino que al artículo 54 letra e) de la Ley N°20.283 y el Decreto Ley N°701 de 1974.

**322.** En consecuencia, en el presente caso, no es posible estimar que respecto del cargo N°6 concurren las circunstancias que hacen procedente la aplicación del principio *non bis in idem*, y en específico el artículo 60 de la LO-SMA.

**323.** En atención a que el no cumplimiento de la obligación de reforestación de 15,24 has. establecido en la RCA N°86/2012 fue constatado por fiscalizadores de la SMA, así como por funcionarios de CONAF, y habiendo además sido reconocido este hecho por la empresa, se puede señalar que el hecho infraccional se encuentra configurado, restando analizar la gravedad del cargo y las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA, lo cual se realizará más adelante en el presente dictamen.

**H. Infracción N° 7: Eliminación de formaciones vegetales en una superficie de 41 has, diversas a las 13.7 has afectadas originalmente por la corta anticipada.**

**324.** El cargo N°7 se refiere a la eliminación de formaciones vegetacionales en una superficie de 41 has. Esta eliminación fue constada en la



actividad de fiscalización realizada por la SMA, en conjunto con la Corporación Nacional Forestal de la VI Región, con fecha 10 de septiembre de 2014. Los resultados de la inspección fueron registrados en el "Acta de Inspección Ambiental CONAF VI Región", acompañado como Anexo 11 del IFA Autódromo de Codegua 2014, así como en el cuerpo de este último informe.

**325.** En el Informe elaborado por la CONAF se resume la actividad de fiscalización en la cual participó dicho organismo junto a la SMA y se indican los compromisos ambientales cuyo cumplimiento fue revisado en terreno y en gabinete, desarrollándose todos los incumplimientos que fueron verificados. Dentro de las conclusiones del informe elaborado por la CONAF se señala que *"[e]l Titular efectuó descepa de la totalidad de las formaciones xerofíticas que permanecían en el predio, abarcando una superficie de 41 ha adicionales a las 13,7 ha ya denunciadas y sancionadas por el tribunal durante el año 2011. Es necesario señalar que esta nueva corta tampoco contó con un Plan de Trabajo previamente aprobado por CONAF"*. Se agrega además que, fruto de dicho descepa, *"...se afectó Echinopsis chiloensis (Quisco), especie en categoría de conservación "Casi Amenazada", según Decreto Supremo N°41/2012, Aprueba y Oficializa Clasificación de Especies, Según su Estado de Conservación, Sexto Proceso, con una densidad de 437 individuos por hectárea, conforme a lo señalado en el capítulo de **MEDIO AMBIENTE NATURAL DEL AREA DIRECTA DE INTERVENCIÓN E INDIRECTA, de la DIA. La superficie afectada total corresponde a 54,7 ha"***.

**326.** En sus descargos Inversiones Estancilla realiza una defensa que reúne este cargo con el Cargo N°6. Como ha sido desarrollado previamente, esta defensa se basa en afirmar que la empresa ha tenido la intención de cumplir, pero que se ha visto envuelta en una *"...maraña burocrática..."* No es necesario volver en esta parte a los motivos por los cuales se ha descartado esta defensa en forma previa, bastando señalar únicamente que el conjunto de las acciones que Inversiones Estancilla cita como acciones diligente dirigidas a cumplir la normativa, fueron efectuadas con posterioridad a que fuera verificada la infracción. Además, no se trataba de acciones dirigidas a cumplir, sino a cambiar el contenido de su obligación.

**327.** Respecto a este cargo, la empresa señala dos defensas adicionales. Manifiesta, primero, que al momento de cortar las especies xerofíticas, se habría dado cumplimiento cabal al D.S. N°26, del 31 de mayo de 2011 del Ministerio de Agricultura, faltando sólo el dar aviso a la autoridad; y, segundo, que existiría un procedimiento sancionatorio pendiente ante el Juzgado de Policía Local de Codegua.

**328.** Sobre el cumplimiento del D.S. N°26/2011 del Ministerio de Agricultura, lo primero que debe señalarse es que la norma cuyo incumplimiento fue atribuido en el escrito de formulación de cargos fue la RCA N°86/2012, específicamente en la sección en la cual se compromete la no afectación de especies xerofíticas que se encuentran en el sector. En este sentido, el Considerando 5, RCA N°86/2012 señala, sobre la afectación del valor paisajístico o turístico de una zona (Artículo 10 del Reglamento del SEIA), que *"[e]s voluntad del titular que la identidad paisajística de los sectores del predio donde no se desarrolla tránsito de vehículos y personas, se mantenga con nula intervención, especialmente lo referido a las formaciones de cactáceas presentes, con la finalidad de dar un marco distinto a otros proyectos de este tipo, manteniendo las condiciones naturales del sector"*. Agregándose que *"[d]ado que el proyecto deportivo a diferencia de otras disciplinas, considera una ocupación de suelo de muy baja densidad (10%), no se aplican acciones especiales de control paisajístico, ya que la calidad visual hacia las cuencas precordilleranas se mantiene intacta, incluso desde una distancia de 25 metros de la torre de control"*.

**329.** Lo anterior es complementado por lo señalado en la Adenda 1 del proyecto, en Anexo sobre Biodiversidad, en cual se indica que *"...dadas las*



*características del proyecto la intervención total de cerca de 81 háts no supera el 7% del total, así como las condiciones paisajísticas de formaciones xerófiticas no serán intervenidas por el proyecto, ya que estas constituyen el sello paisajístico que será parte de la promoción de este. Así también las áreas de formación xerófiticas serán cuidadas respecto del proyecto no siendo posible su intervención por acción de terceros y/o los titulares del proyecto.”*

**330. El anterior compromiso no es mencionado por la empresa en sus descargos, por lo cual no se trata de una defensa que esté dirigida a descartar el incumplimiento atribuido.**

**331.** Complementariamente a lo anterior, respecto del haberse cumplido con el D.S. N°26, del 31 de mayo de 2011 del Ministerio de Agricultura, *“faltando sólo el dar aviso a la autoridad”*, debe indicarse que el compromiso exigido por la ley de bosque nativo para el descepado de formaciones xerófiticas no se limita al dar aviso a la autoridad, sino que es más amplio. En efecto, en el artículo tercero del Reglamento general de la Ley Sobre recuperación del Bosque Nativo y fomento forestal, se señala lo siguiente: *“Toda acción de corta de bosque nativo obligará a la presentación y aprobación previa, por parte de la Corporación, de un plan de manejo forestal, el que deberá considerar las normas de protección ambiental establecidas en la Ley (...)Tratándose de la corta, destrucción o descepado de formaciones xerófiticas, será obligatoria la presentación y aprobación previa por la Corporación, de un plan de trabajo, cuando tales formaciones reúnan la totalidad de las siguientes condiciones: a) superficie mayor o igual a una hectárea; b) un ancho mínimo de 20 metros para las formaciones ubicadas al norte del río Elqui y de 40 metros para aquellas ubicadas al sur del señalado río; c) presencia de una o más especies nativas, de carácter xerófitico; y d) densidad mínima de individuos xerófiticos, suculentos o arbustivos, con o sin presencia de árboles aislados, de 300 individuos por hectárea en la zona comprendida entre el sur del río Elqui y el límite norte de la Región de Valparaíso o de 500 individuos por hectárea desde la Región de Valparaíso hasta la Región del Biobío, incluida la Región Metropolitana de Santiago. Tratándose de éstas últimas Regiones, los individuos en estado adulto deberán tener una altura mínima de un metro. En la zona comprendida desde el río Elqui y hasta el límite norte del país, no se considerará la condición de densidad mínima para las formaciones xerófiticas. Cuando la corta, destrucción o descepado de formaciones xerófiticas sea realizado con la finalidad de establecer una cobertura vegetal, arbórea o arbustiva, con una cobertura superior a la intervenida, no se harán exigibles los artículos 6 y 7 del Reglamento de Suelos, Aguas y Humedales, aprobado por Decreto Supremo N° 82 de 2010, del Ministerio de Agricultura, por cuanto la protección del agua y el suelo queda asegurada por el establecimiento de dicha cobertura”.*

**332.** En consecuencia, no resulta aceptable que Inversiones Estancilla pretenda que pudo haber cumplido con la Ley 20.283 Sobre Recuperación del Bosque Nativo y Fomento Forestal y su Reglamento, cuando no cumplió el elemento más básico de ella, esto es, la presentación de un Plan de Trabajo a CONAF y, en último término, compensar la tala realizada.

**333.** Finalmente, en lo que se refiere al último argumento expuesto por Inversiones Estancilla, correspondiente a que existiría un procedimiento sancionatorio ante el juzgado de Policía Local de Codegua, el que habría sido iniciado por la CONAF por el mismo incumplimiento que habría sido atribuido en el Cargo N°7, debe indicarse que con fecha 5 de febrero de 2015, la División de Sanción y Cumplimiento remitió a la CONAF de la VI Región, el Ord. N°2017, mediante el cual se remitió la formulación de cargos efectuada a Inversiones Estancilla. En dicho Of. Ord. se indicó también que los cargos N°6 y 7 *“...corresponden a hechos que fueron fiscalizados por funcionarios de CONAF en la inspección ambiental de fecha 10 de septiembre de 2014 y de la cual se da cuenta en el Acta de Inspección Ambiental Proyecto “Autódromo Codegua”, elaborada por la CONAF de la VI Región y acompañada en el Anexo 11 del Informe DFZ-2014-414-VI-*



RCA-IA". Se agrega que "[c]on posterioridad a la iniciación del procedimiento sancionatorio antes descrito, esta SMA ha tomado conocimiento de que la CONAF habría iniciado un proceso sancionatorio el cual podría referirse a alguno de los hechos que constituyen las infracciones por las cuales la SMA ha formulado cargos". Por último, se indica que, debido a que dichos cargos "...se tratan de materias que la ley otorga exclusiva competencia a la SMA, agregando que en el caso de que un órgano sectorial, en este caso CONAF, hubiere iniciado un procedimiento respecto de materias que son competencia de la SMA, ésta podrá de oficio solicitarle que se declare incompetente".

**334.** La respuesta de la CONAF de la VI Región fue recibida con fecha 10 de marzo de 2016, mediante Ord. N°78/2015, y en ella se señala que "Esta Corporación mantiene su competencia para seguir en calidad de denunciante de los hechos descritos ante el Juzgado de Policía Local de Requínoa, atendido a que el propio inciso segundo de la Ley de la Superintendencia del Medio Ambiente, prescribe: "Los organismos sectoriales que cumplan funciones de fiscalización ambiental, conservarán sus competencias y potestades de fiscalización, en todas aquellas materias e instrumentos que no sean de competencia de la Superintendencia".

**335.** Con posterioridad, con fecha 26 de diciembre de 2016, se dictó la Res. Ex. N°22/D-27-2014, mediante la cual se resolvió Oficiar a la CONAF VI Región, para "...informar sobre el estado de tramitación de la causa por Corta No Autorizada caratulada "Conaf con Inversiones Estancilla S.A.", Rol W29/15, seguida ante el Juzgado de Policía Local de Requínoa, así como cualquier otro procedimiento de sanción que se haya podido llevar adelante en contra de Inversiones Estancilla S.A. desde el año 2012 a la fecha".

**336.** La respuesta a la anterior solicitud realizada a la CONAF, fue recibida con fecha 23 de marzo de 2017, mediante Of. Ord. N°160/2017. En su respuesta la CONAF sostiene que "...presentó dos denuncias por cortas no autorizadas en contra de la sociedad Inversiones Estancilla S.A., en los años 2010 y 2015 respectivamente, ambas denuncias seguidas ante el Juzgado de Policía Local de Codegua, dándose origen a los Roles Rol 672/10 y Rol N°29/15". Se agrega que "...ambas causas se encuentran falladas con sentencias ejecutoriadas, condenándose en causa Rol W 672-1 O al pago de una multa a beneficio municipal equivalente a 41,1 UTM y a la presentación de un Plan de Manejo de Corrección ante esta Corporación; en tanto la causa Rol W 29-15, se condenó al pago de una multa a beneficio municipal equivalente a 82,2 UTM y a la presentación de un Plan de Manejo de Corrección ante esta Corporación". Se acompaña al Of. Ord. ambas sentencias.

**337.** Respecto a la sentencia correspondiente al Rol 29/2015, se observa que ella se refiere a una denuncia presentada por la CONAF, porque "...en fecha 10 de Septiembre de 2014, se realiza una fiscalización al proyecto denominado "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua", aprobado por resolución de calificación ambiental (RCA) N° 86/2012, fechada 17 de abril de 2012, al predio denominado Reserva Cora N°2, P/P La Candelaria (hoy lote C de la Reserva Cora N°2 p/p La Candelaria), Comuna de Codegua, con la finalidad de determinar el grado de cumplimiento los compromisos contraídos en la RCA N°83/2012 y la Legislación Forestal y Ambiental vigente (...) Señala que, al efectuar un recorrido completo por el predio, observó que se habían intervenido formaciones xerofíticas que permanecían allí presentes; luego de la primera intervención de 13,7 hectáreas, que fuera denunciada por CONAF en el año 2010 (...) Del análisis de los antecedentes recopilados tanto en terreno como en gabinete, se obtuvo que la presente corta afectó una superficie de **41,0 hectáreas, aproximadamente**".

**338.** En la parte declarativa de la sentencia se establece lo siguiente: "a) Que, se condena a **INVERSIONES LA ESTANCILLA S.A.**, representada por don **PEDRO MIGUEL ORTIZ CUEVAS**, al pago de una multa ascendente a **2 UTM** por hectárea, por un total de **41,1 UTM**, lo que hace un total de **82,2 UTM**, a beneficio municipal; b) Que, se condena



además a la presentación de un Plan de Trabajo de reforestación o de corrección y, a la reforestación de lo explotado o de aquella cantidad de superficie que las partes determinen de común acuerdo, en atención a lo establecido en el Art.14 de la 20.283, Ley sobre recuperación de bosque nativo y fomento forestal; artículo 3° Decreto N° 26 de 2012; plan de trabajo y de reforestación o corrección, según sea el caso, que será arbitrado por La Corporación Nacional Forestal (CONAF) Región de O'Higgins”.

**339.** En consecuencia, de los antecedentes expuestos se puede extraer que con posterioridad a la visita inspectiva de fecha 10 de septiembre de 2014, y después de haber acompañado el informe de la visita, la CONAF VI Región denunció ante el Juzgado de Policía Local de Codegua el descepaado no autorizado de 41 hectáreas por parte de Inversiones Estancilla. No obstante haberse solicitado a la CONAF por parte de la SMA que se declarara incompetente sobre dicho incumplimiento, este procedimiento seguido ante el Juzgado de Policía Local de Codegua siguió adelante, condenándose a Inversiones la Estancilla a pagar 82,2 UTM.

**340.** En atención a que el incumplimiento atribuido a la empresa en el procedimiento de sanción seguido adelante por la CONAF ante el Juzgado de Policía Local de Codegua, se refiere a los mismos hechos que fueron atribuidos a la empresa como parte del Cargo N°7 de la formulación de cargos, y teniendo en especial consideración el principio *non bis in idem*, que impide sancionar a una persona dos veces por el mismo hecho; y el artículo 60 de la LO-SMA, el cual señala que “[e]n ningún caso se podrá aplicar al infractor, por los mismos hechos y fundamentos jurídicos, dos o más sanciones administrativas”, se establece que, no obstante se ha podido configurar la infracción atribuida a Inversiones Estancilla mediante el Cargo N°7 de la Formulación de Cargos, no corresponde aplicar una sanción por el hecho de haberse sancionado previamente por el Juzgado de Policía Local de Codegua a la empresa por el mismo hecho. **Por lo anterior, se propondrá la absolución de la empresa por el cargo aludido.**

**I. Infracción N° 8: Superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 MMA, detectada en la fiscalización.**

**341.** El día 7 de noviembre de 2014, funcionarios de la Superintendencia del Medio Ambiente procedieron a realizar una actividad de fiscalización en las dependencias del Autódromo de Codegua, de modo de verificar el cumplimiento del D.S. 38/2011 del MMA.

**342.** En el Acta de Inspección Ambiental de la actividad, la que se encuentra acompañada como Anexo 2 del IFA Autódromo de Codegua 2014, se indica que la actividad comenzó a las 13:00 hrs, con mediciones en el punto de coordenadas Este 348554; Norte 6232339, con Datum WGS 84 y Huso 19H. Con posterioridad, a las 15:40 horas, se procedió a realizar mediciones en el punto de coordenadas Este 349604; Norte 6233347, con Datum W6584 y Huso 19H. Se efectuaron también mediciones de ruido de fondo.

**343.** Los resultados de la actividad de medición se encuentran expuestos en el Anexo Detalles de Actividad de Fiscalización, del Expediente DFZ-2014-290-VI-NE-IA, el cual fue consolidado en el expediente DFZ-2014-414-VI-RCA-IA. En dicho Anexo se explica el procedimiento utilizado. Se da cuenta de que en la actividad de fiscalización se realizaron cinco mediciones de nivel de presión sonora, de acuerdo con el procedimiento indicado en la Norma de Emisión (D.S. N° 38/2011 MMA, que reemplazó el D.S. N°146/97 MINSEGPRES). Se relacionó cada medición con una carrera de entrenamiento o clasificación, de las señaladas en el programa de la página web del Autódromo de Codegua. Una vez obtenido el Nivel de Presión Sonora Corregido, se realizó la evaluación de los niveles medidos. Para esto se homologó la zona donde se encuentran los receptores, concluyéndose que el receptor N° 1, ubicado en el sector habitado, cercano a calle La

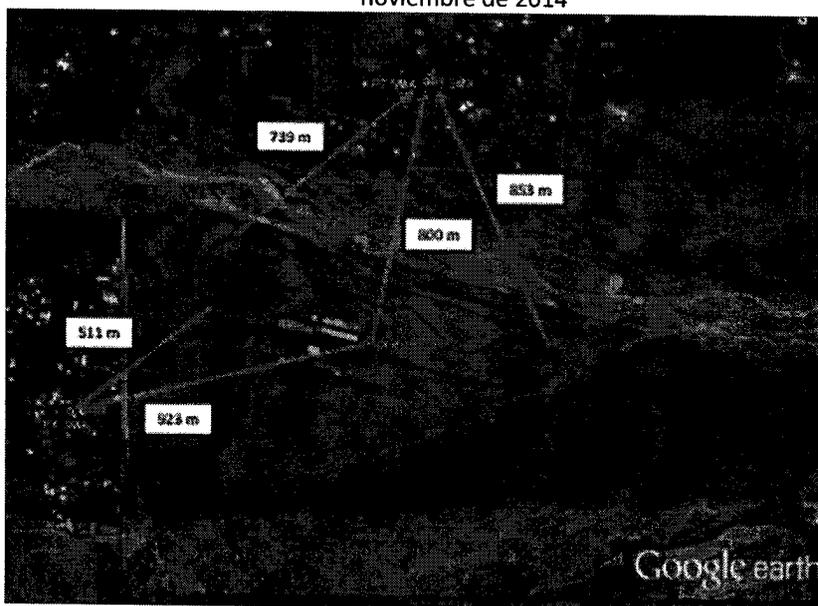


Estancilla, corresponde a ZE-1, del Plan Regulador Intercomunal de Rancagua, el que es homologable a Zona II del D.S. N° 38/2011 MMA. Por su parte los receptores N° 2 y N 3, emplazados en el sector de La Candelaria, se encuentran en una zona denominada como AR-1, del mismo instrumento de planificación territorial, la que se homologa a Zona Rural, de acuerdo a la Norma mencionada.

**344.** Sobre los resultados, se señala que “con base en los límites que se deben cumplir para cada una de estas zonas y los Niveles de Presión Sonora Corregidos, obtenidos a partir de las mediciones realizadas el día 07 de noviembre de 2014, se indica que en el receptor N° 1, no se superan los límites establecidos. Respecto de los receptores N° 2 y N° 3, se indica que existe superación del límite (49 dBA), obteniéndose excedencias que fluctúan entre los 6 dBA y 27 dBA”.

**345.** El detalle de los puntos de medición se encuentra en la Figura N°4 del Anexo, la cual se incorpora a continuación:

**Imagen N°10:** Puntos de medición de presión sonora, actividad de fiscalización del día 7 de noviembre de 2014

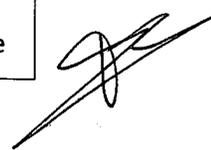


**Fuente:** Anexo N°2 IFA Autódromo de Codegua 2014, documento Anexo: Detalles de Actividad de Fiscalización, del Expediente DFZ-2014-290-VI-NE-IA, Figura N°4.

**346.** Los resultados de la actividad de medición son resumidos en la Tabla N°1 del IFA Autódromo de Codegua 2014, la cual se incorpora a continuación:

**Cuadro N°10:** Resultados de actividad de medición de presión sonora del día 7 de noviembre de 2014, en el Autódromo de Codegua.

Receptor	NPC [dBA]	Ruido de Fondo [dBA]	Zona	Límite [dBA]	Excedencia [dBA]	Estado
Receptor N° 1 (Entrenamiento N° 1 CASV)	56	N/A	(ZE-1) II	60	0	Conforme
Receptor N° 2 (Entrenamiento N° 1 TC2000)	55	39	RURAL	49	6	No Conforme



Receptor N° 2 (Clasificación CASV)	72	39	RURAL	49	23	No Conforme
Receptor N° 3 (Clasificación CASV)	76	39	RURAL	49	27	No Conforme
Receptor N° 3 (Clasificación AIC)	76	39	RURAL	49	27	No Conforme

Fuente: Tabla N°1, IFA Autódromo de Codegua 2014.

**347.** En las conclusiones del IFA Autódromo de Codegua 2014, se señala que *"[d]e la actividad de medición de ruido por denuncias que involucraban la verificación del cumplimiento de los límites indicados por D.S. N° 38/2011 MMA se encontró que existe Superación de límites establecidos por la normativa, en los puntos receptores N° 2 y N° 3 (ambos ubicados en sector Reserva de La Candelaria), encontrándose superación de la norma en valores que fluctúan entre 6 dBA y 27 dBA"*.

**348.** Sobre este cargo Inversiones Estancilla ha planteado en sus descargos un conjunto de argumentos, los cuales se pasarán a revisar a continuación.

**349.** Lo primero que ha sostenido la empresa es que el procedimiento sancionatorio se inició por la denuncia de solo dos vecinos y no por una fiscalización de oficio. Según sus descargos, *"... esto es importante destacarlo ya que al no haber una actuación propia de la SMA, el interés protegido es el de los denunciantes, o en el mejor de los casos, los vecinos de la Candelaria"*. Agrega que, el proyecto cuenta con el apoyo de resto de los vecinos y autoridades locales.

**350.** Sobre lo anterior, debe tenerse en cuenta que la denuncia es un mecanismo con el que cuentan los afectados por una infracción a la normativa ambiental, para que la SMA pueda investigar los hechos y, eventualmente, iniciar un procedimiento sancionatorio que corrija la infracción.

**351.** La LO-SMA, en su artículo 21, establece que *"en el evento que producto de tales denuncias se iniciare un procedimiento administrativo sancionador, el denunciante tendrá para todos los efectos legales la calidad de interesado en el precitado procedimiento"*. Por otro lado, ley 19.880 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, establece en su artículo N°21 que *"se consideran interesados en el procedimiento administrativo: 1. Quienes lo promuevan como titulares de derechos o intereses individuales o colectivos; 2. Los que, sin haber iniciado el procedimiento, tengan derechos que puedan resultar afectados por la decisión que en el mismo se adopte; 3. Aquéllos cuyos intereses, individuales o colectivos, puedan resultar afectados por la resolución y se apersonen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva"*.

**352.** Los artículos citados permiten, distinguir entre el interés individual de un interesado y el interés colectivo, que él mismo puede reclamar. Este interés, ya sea individual o colectivo, es el que lo legitima para poder intervenir en el procedimiento de manera activa, ejerciendo, entre otros, los derechos que le confiere el artículo 10 de la ley 19.880. La LO-SMA, como se ha visto, contempla una regla especial, respecto a aquellos denunciantes que gatillado el inicio de un procedimiento sancionatorio, según la cual no es necesario justificar dicho interés, sino que se les reconoce de manera directa el carácter de interesado.

**353.** Lo anterior se refiere a los fundamentos que justifican la participación de una persona, natural o jurídica, como interesado en un procedimiento



sancionatorio, pero no abarca los fundamentos que, independiente del interés particular de uno o más interesados, puede motivar el ejercicio de la actividad sancionatoria de la administración.

**354.** La competencia legal de la SMA para fiscalizar el cumplimiento de la normativa ambiental, así como ejercer la actividad sancionatoria en el caso en que se detecten incumplimientos, se encuentra en los artículos 2 y 3 de la LO-SMA. El fundamento de esta competencia legal está dado por la actividad de policía de la administración, la cual puede ser definida como *“aquella actividad que la Administración despliega en el ejercicio de sus propias potestades y por la cual, para garantizar el mantenimiento del orden público, limita los derechos de los administrados mediante el ejercicio de la coacción sobre los mismos”*<sup>19</sup>. En este sentido, en la medida en que la protección del medio ambiente constituye un ámbito de interés, el cual cuenta con reconocimiento constitucional y legal, *“los instrumentos de policía pasan a tener un rol trascendental en su consecución”*<sup>20</sup>.

**355.** En consecuencia, el cumplimiento de la normativa ambiental se trata de un interés colectivo y el cumplimiento de las funciones fiscalizadoras y sancionatorias de la SMA busca proteger este interés colectivo. Este es el motivo por el cual la SMA puede iniciar de oficio, incluso sin que existan interesados o afectados directos, un procedimiento sancionatorio. El hecho de que existan interesados en un procedimiento, no merma dicho interés colectivo en el ejercicio de la función pública que ejerce la SMA, sino que lo complementa. En este sentido, constituye un error que Inversiones Estancilla pretenda minimizar la relevancia del cargo formulado, aludiendo a la cantidad de denunciantes y a su interés en el procedimiento sancionatorio. Tampoco corresponde que Inversiones Estancilla pretenda restar relevancia al cargo, indicando que esta protegería *“solo”* a los denunciantes o, *“en el mejor de los casos”*, a los vecinos de la Candelaria, dando a entender que un determinado número de afectados por la infracción podría ser poco relevante.

**356.** En el presente procedimiento sancionatorio se han hecho parte tres denunciantes, uno de los cuales es una junta de vecinos, los cuales han hecho valer sus legítimos intereses como afectados por los incumplimientos a la normativa ambiental del proyecto. Dicho interés en el cumplimiento de la normativa ambiental no puede ser minimizado. El hecho de que existan vecinos que apoyan el proyecto, en ningún caso le resta importancia al interés de aquellas personas afectadas por la superación de la normativa de ruidos.

**357.** Sobre el eventual daño a la salud generado por la superación de la norma de ruidos, sostiene que dicho daño no se ha acreditado, ni siquiera como probable. Agrega que en el año 2015, los primeros 6 meses, o se estuvo clausurado, o se estuvo implementando los sistemas de ruidos comprometidos en el Programa de Cumplimiento.

**358.** Sobre este punto, debe señalarse que se trata de una argumentación que no se refiere a la configuración del cargo mismo -la superación del D.S. N°38/2011 del MMA-, sino a sus efectos. Por ello, será ponderada al momento de analizar la gravedad de la infracción así como las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA.

**359.** Inversiones Estancilla denuncia también una supuesta falencia del DS N°38/2011, esto debido a que no determinaría el tiempo de exposición requerido para que exista una superación a la norma. Indica que la exposición a niveles de sonido menos de 70 dB no produce daño a la salud, independiente de su duración. Además el mismo D.S. N°38/2011, en su artículo 7, permitiría que durante las 24 horas del día, las personas que viven en

<sup>19</sup> Bermúdez Soto, Jorge. 2013. Fundamento y límites de la potestad sancionadora administrativa en materia ambiental. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso XL (1) pp. 421 - 447.

<sup>20</sup> Op. cit. p. 426.



la Zona IV pueden estar a 70 dB de presión sonora corregida, sin tener daño a la salud. Esto último, según la empresa, confirmaría que el Autódromo de Codegua no podría provocar daño a las personas.

**360.** Sobre esta argumentación debe señalarse que el D.S. N°38/2011 del MMA es una norma de emisión que establece, entre otros aspectos, los sujetos regulados, los límites máximos de presión sonora por zona, así como la metodología de medición. Sobre los límites de presión sonora, el artículo 10 del decreto señala que “[l]os niveles generados por fuentes emisoras de ruido deberán cumplir con los niveles máximos permisibles de presión sonora corregidos, correspondientes a la zona en que se encuentra el receptor”. Se trata, por ende, de una prohibición clara de superar los decibeles establecidos para cada zona, en todo momento. El hecho de que la norma no establezca lapsos de tiempos en que la superación es permitida, no es un defecto de la norma, sino un reflejo del alcance normativo que se le pretendió dar por la autoridad.

**361.** Respecto a que emisiones por bajo de los 70 dB no podrían generar daño a la salud, debe indicarse que el daño a la salud constituye uno de los posibles efectos de la superación de la norma de ruido, y como tal, será analizado al momento de evaluar la gravedad de la infracción y las circunstancias del art. 40 de la LO-SMA.

**362.** En relación a que el mismo D.S. N°38/2011 del MMA permita niveles de presión sonora hasta 70 dB, debe tenerse en cuenta que las diferencias de límites establecidos para cada una de las diferentes zonas, se adecua al ruido de fondo que es esperable en un determinado lugar. En este sentido, la norma establece diferencias dependiendo del uso de suelo permitido en cada zona. De este modo, el hecho de que se planteen estas diferencias en los niveles máximos permitidos en la propia norma, es algo que se encuentra técnicamente justificado.

**363.** Inversiones Estancilla manifiesta que no serían comparables los índices de presión sonora del Autódromo, con otras actividades que exponen a la población durante largos períodos de tiempo, día y noche. Este argumento, que no se desarrolla mayormente, no se refiere a la superación de la norma por parte de la empresa, sino a la eventual superación de otros regulados y sus hipotéticos efectos, lo cual excede el alcance del presente procedimiento sancionatorio.

**364.** Se invoca también por parte de la empresa el principio de no discriminación, en virtud del cual, según lo manifestado por ella, el Autódromo de Codegua sería el único Autódromo de Chile con restricciones de ruido. Esta aseveración no es en lo absoluto correcta, en la medida en que el D.S. N°38/2011 del MMA es aplicable a todos los Autódromos que operan en el territorio nacional, variando únicamente los máximos permitidos, de acuerdo al tipo de zona en el cual se encuentran.

**365.** Inversiones Estancilla manifiesta que la denunciante, el Junta de Vecinos Reserva la Candelaria se generaría más ruido que el que recibe por otras fuentes. Junto con ello indica que “...resulta fundamental para acoger la acción constitucional, la demostración por los recurrentes de antecedentes concretos del efecto que produciría en sus vidas diarias la contaminación que reclaman”.

**366.** La empresa se refiere a continuación a los informes de monitoreo de ruidos acompañados en el contexto del programa de cumplimiento presentado, afirmando que las medidas implementadas ayudaron a superar las deficiencias en materia de ruidos. En estos informes se cuestionaría también la metodología utilizada para la medición y, más específicamente, los niveles de ruido de fondo que fueron considerados en la



evaluación ambiental del proyecto, los cuales habrían sido medidos el año 2010. Estas mediciones, indica, dejarían obsoletos los informes de seguimiento acompañados por ella misma durante la ejecución del Programa de Cumplimiento.

**367.** Sobre lo anterior, debe indicarse que la conducta posterior a la infracción, que ha sido llevada adelante por Inversiones Estancilla es algo que no incide en la configuración de la infracción misma, aunque sí debe ser ponderado en conformidad al artículo 40 de la LO-SMA. Por ello, será analizado más adelante en el presente dictamen.

**368.** En consecuencia, se encuentra acreditado que, con fecha 7 de noviembre de 2014, en la realización de los eventos automovilísticos Súper TC 2000, clasificación CASV y clasificación AIC, los índices de presión sonora emitidos por el Autódromo de Codegua superaron, en los puntos de recepción N°2 y N°3 de la medición, los límites de presión sonora máximos permitidos por el D.S. N°38/2011 para Zonas Rurales. Las superaciones se generaron en cuatro mediciones diferentes.

**J. Infracción N° 9: No cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre los siguientes documentos:**

- **Autorizaciones de modificación de cauce.**
- **Autorización de faena de extracción de áridos de empresa contratada y que incluya detalles de volumen de extracción.**
- **Comprobante de entrega de planos Asbuilt en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado.**

**369.** Según se señala en el Acta de Inspección Ambiental respectiva, en la actividad de fiscalización realizada el día 10 de septiembre de 2014 se requirió a Inversiones Estancilla S.A un conjunto de información, entregándole cinco días hábiles para cumplir con el requerimiento. La respuesta de Inversiones Estancilla fue entregada a la SMA el día 23 de septiembre de 2014.

**370.** En relación a las autorizaciones de modificación de cauce y la autorización de faena de extracción de áridos de empresa contratada y que incluya detalles de volumen de extracción, Inversiones la Estancilla sostiene en su presentación lo siguiente: *“Conforme se indica en el punto 3 del acta de Inspección se señala la materia específica de objeto de la inspección ambiental en una de sus anotaciones. La cual constituye “fiscalización de extracción de áridos” que en la actualidad se lleva en los márgenes de estero Codegua adyacente al proyecto de construcción del autódromo por lo que se solicita en punto 9 documentos pendientes, la solicitud de autorización de faenas de extracción de áridos de empresa contratada que incluya detalles de volumen de extracción. Para esos efectos la extracción y modificación de cauce del área adyacente en la caja de estiaje del referido cuerpo y su eje hidráulico, corresponde a una empresa externa a Sociedad de Inversiones La Estancilla S.A siendo responsable en la actualidad la empresa Patricio Leiva de las obras, a la cual se debe solicitar lo señalado en el referido punto toda vez que inversiones La Estancilla S. A. y su proyecto Autódromo Codegua no tienen registros de autorizaciones de extracción y permisos ambientales de empresas externas”.*

**371.** En el IFA Autódromo de Codegua 2014 se deja constancia lo siguiente: *“Durante el desarrollo de la actividad de inspección ambiental, se solicitó al titular Autorizaciones de faenas de extracción de áridos de empresa contratada que incluya detalles de volúmenes de extracción. Al respecto, mediante carta ingresada con fecha 23 de septiembre del*



2014, el Sr Pedro Ortiz Cuevas, Representante legal de Inversiones la Estancilla S.A. (anexo 2), no hace entrega de la información solicitada”.

**372.** Respecto al Comprobante de entrega de planos Asbuilt en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado, en el escrito de fecha 23 de septiembre de 2014 no se hizo entrega de la información, ni se explica los motivos por los cuales no habría sido entregada. En el IFA Autódromo de Codegua 2014 se deja constancia que el Comprobante de entrega de planos no fue entregado<sup>21</sup>.

**373.** Sobre este cargo, Inversiones Estancilla manifiesta en sus descargos que, tanto la autorización de modificación de cauce como la autorización de faena de extracción de áridos de empresa contratada, no los habría tenido en su poder al momento del requerimiento de información. Por otro lado, los planos *as built* del proyecto, habrían sido entregados durante la ejecución del Programa de Cumplimiento, por lo que, según la empresa, habría perdido vigencia el cargo.

**374.** En consecuencia, puede determinarse en base a la evidencia reunida y a las propias alegaciones de Inversiones Estancilla que la información requerida y que ha sido materia de cargos no fue acompañada por la empresa al momento de responder el requerimiento de información efectuado por la SMA. Esto ha sido reconocido por la propia empresa, aunque ha matizado su responsabilidad, manifestando que, respecto de algunos de estos documentos, se trataba de información que no se encontraba disponible, mientras que en el caso de otros, esta habría sido entregada con posterioridad, lo cual haría perder vigencia al cargo. Por ende, lo que corresponde es analizar las justificaciones que son expuestas sobre cada documento, para valorar su mérito.

**i) Autorizaciones de modificación de cauce y Autorización de faena de extracción de áridos de empresa contratada y que incluya detalles de volumen de extracción.**

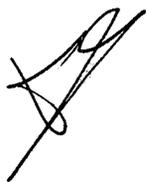
**375.** Ha sido acreditado en el presente procedimiento sancionatorio que al momento del requerimiento de información Inversiones Estancilla no contaba con autorizaciones para la modificación del cauce ni con autorizaciones para la extracción de áridos desde el estero Codegua. Por este motivo, no era posible para la empresa entregar la información requerida. De todos modos la empresa se encontraba bajo la carga de tener que dar cuenta de esa circunstancia, respondiendo de ese modo al requerimiento de información efectuado. A pesar de ello, en vez de negar la entrega por dicho motivo, respondió que las respectivas autorizaciones era algo que debía ser entregado por una empresa externa.

**376.** Se estima que la razón proporcionada por la empresa corresponde en realidad a un descargo, el cual, por lo demás ha sido descartado en el presente dictamen. De todas formas, en lo que dice relación a las autorizaciones de modificación de cauce y extracción de áridos, se estima que la negativa a la entrega de información no constituye un incumplimiento al requerimiento, ya que la empresa entregó motivos para no proporcionar la información.

**ii) Comprobante de entrega de planos Asbuilt en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado.”**

**377.** En relación a los comprobantes de entrega a la SMA y al SEA de los planos asbuilt del proyecto y plano actualizado del proyecto georreferenciado,

<sup>21</sup> IFA Autódromo de Codegua 2014, p. 38.



la defensa de la empresa es que, los planos habrían sido entregados en la instancia del programa de cumplimiento y que, por lo tanto, el cargo habría perdido vigencia.

**378.** La defensa planteada por la empresa en realidad no cuenta con sustento, en la medida en que el momento para responder al requerimiento de información efectuado era dentro de los 5 días hábiles que fue concedido por la SMA en el Acta de Inspección de la visita del día 10 de septiembre de 2014. El cargo se refiere a dicho incumplimiento, por lo que la entrega a destiempo de la información no subsana el incumplimiento, sino que puede ser valorado como una conducta posterior favorable. No obstante, el cumplimiento de la acción en el contexto de la ejecución de un Programa de Cumplimiento debe ser valorado a propósito del incremento en la sanción base que contempla el artículo 42 de la LO-SMA, lo cual será realizado más adelante en el presente dictamen.

**379.** Por las anteriores consideraciones, se estima que respecto al comprobante de entrega de planos *Asbuilt* en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado de esta información, el cargo se encuentra configurado.

**K. Infracción N° 10: *Realizar eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días.***

**380.** Tal como se dio cuenta previamente en el presente dictamen, propósito de las medidas precautorias que han sido dictadas sobre la actividad del proyecto, la SMA presentó, con fecha 3 de diciembre de 2014, ante el Segundo Tribunal Ambiental, una solicitud de autorización de la medida de clausura temporal total, contemplada en la letra c) del artículo 48 de la LO-SMA, para que el proyecto fuera clausurado durante los días 6 y 7 de diciembre de 2014, fecha en la cual se encontraba programados eventos automovilísticos. Los fundamentos que se dieron en dicha presentación se basaron principalmente en los resultados de las actividades de fiscalización efectuadas por la División de Fiscalización de la SMA, los días 10 de septiembre y 7 de noviembre de 2014. Esto implicaba, principalmente, la falta de construcción de las barreras acústicas de la pista, así como la constatación en terreno de la superación del D.S. N°38/2011 del MMA. Con fecha 4 de diciembre de 2014, el Segundo Tribunal Ambiental, decidió autorizar la medida provisional solicitada. La medida de clausura total fue adoptada por la SMA mediante Res. Ex. N°713, de 4 de diciembre de 2014.

**381.** A pesar de la notificación oportuna de la Res. Ex. N°713, la SMA recibió, con fecha 10 de diciembre de 2014, una denuncia de doña Olga León, en la cual indicó que el Autódromo había realizado eventos automovilísticos los días en los cuales tenía prohibición de funcionamiento. Señala que en dichos días se habrían realizado pruebas de autos Praga R1 Europeos. Como evidencia de lo anterior se acompañan imágenes de la página de Facebook de Time Attack Chile, en las cuales se aprecian fotografías fechadas el día 7 de diciembre de 2014, con la realización de las pruebas. Además se acompañan imágenes de la página de Twitter de la cuenta Clase Motor, en la cual se informa sobre las pruebas de los autos R1 Praga los días 6 y 7 de diciembre de 2014.

**382.** Habiéndose constatado el incumplimiento a la medida de clausura temporal total del Autódromo, la SMA solicitó, con fecha 10 de diciembre de 2014, al Segundo Tribunal Ambiental, la autorización de la medida de clausura temporal total del proyecto, por un plazo de 30 días.

**383.** Con fecha 10 de diciembre de 2014, el Segundo Tribunal Ambiental, en causa Rol S-12-2014, decidió autorizar la medida de clausura temporal total



hasta el 30 de diciembre de 2014. Esta medida precautoria fue dictada por la SMA mediante Res. Ex. N°731, de 12 de diciembre de 2014.

**384.** Sobre el referido cargo, Inversiones Estancilla ha manifestado que no tuvo voluntad de incumplir la medida cautelar impuesta, pero que, en su comprensión, ella solo habría exigido no realizar eventos de motociclismo, alcanzando solo la Octava Fecha del Campeonato CCV 2014. Por lo anterior, procedió a realizar pruebas de vehículos Praga R1, sin público.

**385.** La defensa de Inversiones Estancilla exige, en primer lugar, analizar el alcance de la resolución que ordenó la medida provisional. En este sentido, la Res. Ex. N°713, del 4 de diciembre de 2014, señala en forma textual en su resuelto lo siguiente: *"Adóptese por la empresa Inversiones Estancilla, la medida provisional de clausura temporal total del proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua" ("Proyecto"), cuya ubicación es en el sector La Estancilla, comuna de Codegua, Región del Libertador Bernardo O'Higgins, específicamente los días 6 y 7 de diciembre de 2014, de acuerdo a lo autorizado por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental mediante resolución de fecha 4 de diciembre de 2014, de conformidad a lo dispuesto en la letra d) del artículo 48 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente"*.

**386.** Por otro lado, la sentencia del Ilte. Segundo Tribunal Ambiental, de fecha 4 de diciembre de 2014, a la cual se hace referencia, señala en su parte resolutive lo siguiente: *"...se autoriza la medida provisional solicitada, contenida en la letra c) del artículo 48 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, de clausura temporal total de las instalaciones del proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua", por los días 6 y 7 de diciembre de 2014"*.

**387.** Del texto de las resoluciones aludidas, se puede extraer que la medida precautoria dictada se refería a la clausura temporal total del Autódromo lo que implica la prohibición de funcionamiento de las instalaciones de manera total, aunque limitada a un período de tiempo acotado, en este caso dos días. Del texto de ambas resoluciones no es posible derivar que esta clausura solo se limite a un tipo específico de eventos deportivos.

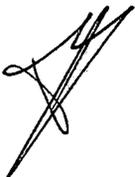
**388.** Inversiones Estancilla reconoce que el Autódromo no fue clausurado los días 6 y 7 de diciembre de 2014, pero que ello habría sido motivado por una específica interpretación de la resolución que ordenó la medida. Es decir, la empresa reconoce el hecho que configura la infracción, pero plantea la concurrencia de un error sobre la norma que le imponía la prohibición, en este caso la resolución que ordenaba la medida precautoria. El error que se plantea, por lo tanto, corresponde a un error de derecho, el cual debe ser analizado no a propósito de la configuración de la infracción, sino de la intencionalidad del autor.

## X. CLASIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES

### CONFIGURADAS

**389.** En este capítulo se detallará la gravedad de las infracciones que en el capítulo anterior se determinó han sido configuradas durante el procedimiento sancionatorio, ello siguiendo la clasificación que realiza el artículo 36 de la LO-SMA, el cual las divide en infracciones leves, graves y gravísimas, dependiendo su tipo, efectos y la reincidencia en su comisión.

**390.** Debe tenerse presente que en la formulación de cargos realizada a Inversiones Estancilla mediante Res. Ex. N° 1/ D-27-2014, se definió la gravedad



que tenía cada uno de los cargos levantados, a la luz de los antecedentes que se tenían a la vista al momento de realizarse dicha formulación de cargos. Esta determinación de la gravedad de las infracciones es provisoria y queda sujeta a los nuevos antecedentes que se reúnan durante el proceso sancionatorio. En atención a esto último, y habiéndose cerrado ya la presente investigación, es que en los numerales siguientes se analizará la gravedad de cada uno de los cargos, con el objeto de confirmar o modificar dicha clasificación preliminar.

**391.** La **Infracción N° 1**, relativa a una extracción industrial de áridos desde del estero Codegua, fue clasificada como grave en el escrito de formulación de cargos, ello por la letra d) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, la que prescribe que son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que “[i]nvolucran la ejecución de proyectos o actividades del artículo 10 de la ley N° 19.300 al margen del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, si no están comprendidos en los supuestos de la letra f) del número anterior”.

**392.** Según la escala de gravedad de las infracciones establecida por la LO-SMA, las hipótesis de elusión del SEIA pueden ser calificadas como gravísimas, en el caso de proyectos que deban ingresar al SEIA por el del artículo 10 de la ley N° 19.300, y se constate en ellos alguno de los efectos, características o circunstancias previstas en el artículo 11 de la misma ley (artículo 36, N°1, letra f), de la LO-SMA). En el caso en que no se configuren alguno de los efectos del artículo 11 de la ley N°19.300, pero sí se trate de un proyecto que requiera ingreso de acuerdo al artículo 10 de la misma ley, entonces la elusión deberá ser calificada como grave, según el artículo 36, numeral 2, letra d), de la LO-SMA.

**393.** En el presente cargo, se ha acreditado de que la extracción de áridos realizada por Inversiones Estancilla requiere ingreso al SEIA, según la letra i) del artículo 10 de la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente. Esto se ve refrendado por las dimensiones de la extracción, las cuales sobrepasan el umbral de ingreso que es establecido por el Reglamento del SEIA, el que establece, en su artículo 3, letra i.5., que el umbral que define qué tipo de extracción se considerará de tipo industrial, para la región del Libertador General Bernardo O’Higgins, es de 50.000 m<sup>3</sup>.

**394.** En definitiva, por la sola configuración de la infracción, esta debe ser catalogada en su gravedad base, que en este caso es grave, restando revisar si los antecedente permiten acreditar alguna de las circunstancias del artículo 11 de la Ley N°19.300, para que la calificación de la infracción suba a gravísima.

**395.** Sobre este último punto, es posible indicar que, de los antecedentes reunidos, no es posible sostener que la extracción de áridos haya generado algunas de las hipótesis contempladas en el artículo 11 de la ley 19.300. Como se analizará más adelante en el presente dictamen, a propósito de las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA, la extracción de áridos realizada por Inversiones Estancilla, generó un afectación local del cauce del estero Codegua, la cual tiene un efecto acotado y que no repercute en efectos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables.

**396.** Los riesgos para la salud de la población que se derivan de la extracción, se refieren a la modificación del cauce del estero, con el consecuente riesgo de que el estero, en período de crecidas, pueda modificar su dirección provocando inundaciones. La significancia de este riesgo, con los antecedentes que han podido ser reunidos, no es elevada. Esto será analizado con mayor detalle en el presente dictamen, a propósito del artículo 40 letra a) de la LO-SMA.



397. No existen antecedentes tampoco de que la localización de la extracción se sitúe próxima a áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación o humedales protegidos y glaciares. Ni tampoco es posible estimar que, a causa de la extracción exista una alteración relevante del valor paisajístico o turístico de una zona.

398. En relación a la ampliación de la pista de carreras, tal como se desarrolló en el capítulo previo, se trata de una modificación de proyecto que la Dirección Ejecutiva del SEA estimó que no requiere ingreso previo al SEIA, por lo tanto, el cargo, en lo que se refiere, a este punto no se encuentra configurado.

399. En consecuencia, se puede estimar que la **infracción cometida por Inversiones Estancilla, asociada al cargo N°1 de la formulación de cargos, de elusión del SEIA por extracción industrial de áridos en el cauce del estero Codegua, debe ser calificada como grave, según lo dispuesto por la letra d), número 2 del artículo 36 de la LO-SMA.**

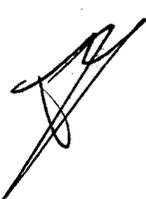
400. La **Infracción N° 2**, sobre la no implementación de barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto y la no implementación de una zona de arborización como medida complementaria de atenuación de ruido, fue clasificada como grave en la formulación de cargos, ello por la letra b) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, el que prescribe que son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que “[h]ayan generado un riesgo significativo para la salud de la población”.

401. Sobre esta clasificación, lo primero que debe señalarse es que en la misma evaluación ambiental del proyecto se contempló la implementación de las barreras acústicas, como una manera de evitar la superación de la norma de ruidos vigente a esa fecha, esto es, el D.S. N°146/98 MINSEGPRES.

402. En efecto, en el considerando N°3.7.5. de la RCA N°86/2012, sobre Principales Emisiones, Efluentes y Desechos del proyecto, se señala que en la etapa de operación se generará ruido por el sonido que emiten los autos en competencia. Adicionalmente, se presenta una modelación de los niveles de presión sonora que se generarán, sumando el aporte exclusivo por la operación y el ruido de fondo. En atención a que en dos de los puntos medidos la norma de ruido fue excedida, se comprometen dos medidas de minimización de ruidos, la incorporación de barreras acústicas en los cuatro sectores habitados cercanos al proyecto y la instalación de cubreras sobre las barreras acústicas.

403. El Estudio Acústico, elaborado por la consultora Control Acústico Gerard Ingeniería Acústica SpA, es incorporado como Anexo 3 de la Adenda 1 de la Evaluación Ambiental del proyecto. En él se analiza, primero, el ruido de fondo, llegando a la conclusión que este varía entre 37 y 52,7 dB(A). Aplicando el nivel máximo descrito en el D.S. 146 de la MINSEGPRES, en la modelación de ruidos se proyectan los ruidos que generará el Autódromo en cada uno de los puntos de medición. En el caso del punto número 2, la modelación excede en 9 dB(A) la norma, mientras que en el punto número 3 la norma es excedida en 6 dB(A).

404. En atención a que la modelación muestra excedencias potenciales, es el mismo estudio acústico el que propone la instalación de las barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto, así como la instalación de cubreras sobre las barreras. Se agrega además que las barreras deberán cumplir “...con las especificaciones de la Normativa Comunitaria EN 1793:19972 y con las normas no acústicas EN 1794 –1E, 2E3, referentes a desempeño mecánico y requerimientos de estabilidad, seguridad y ambientales”. La primera norma citada se titula, “Dispositivos reductores de ruido de tráfico en carreteras. Método de ensayo para

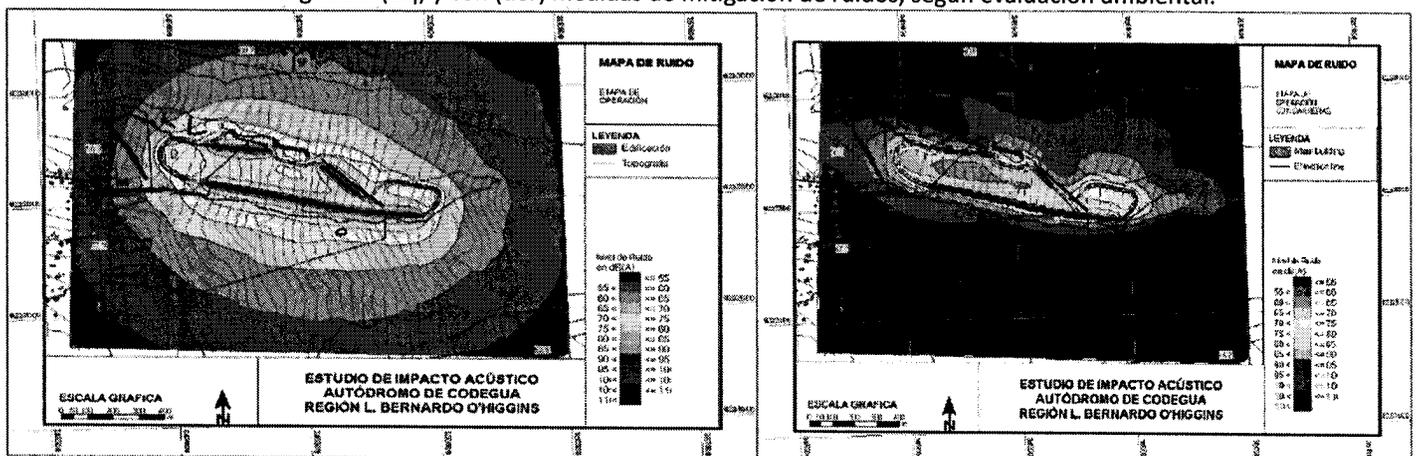


determinar el comportamiento acústico”<sup>22</sup>. Según el extracto de la Parte 1 de la norma, su objetivo es especificar “...el método de laboratorio que permite medir la absorción acústica de las pantallas anti-ruido planas o de los revestimientos planos para muros de contención o túneles”.

405. Junto a dichas medidas, la consultora propone un trabajo de arborización, con el objeto de generar una nueva barrera de ruidos que complemente a la anterior. Las zonas que deben ser arborizadas, según el estudio, se encuentran definidas en la Ilustración N°7 del estudio de ruidos.

406. En base a la implementación de las medidas propuestas, siguiendo los estándares comprometidos, la consultora determina que las superaciones identificadas en los puntos de medición N° 2 y 3 serían evitadas. Los efectos de las medidas se aprecian en la comparación entre la Ilustración N°4 y la Ilustración N°8 de del estudio. En la primera se observan las emisiones proyectadas del Autódromo sin las medidas, mientras que en la Imagen N°8 las medidas ya han sido implementadas.

**Imagen N°11:** Modelación de emisiones acústicas del proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua sin (izq) y con (der) medidas de mitigación de ruidos, según evaluación ambiental.



**Fuente:** Estudio Acústico, elaborado por la consultora Control Acústico Gerard Ingeniería Acústica SpA, es incorporado como Anexo 3 de la Adenda 1 de la Evaluación Ambiental del proyecto Equipamiento Autódromo de Codegua, imagen N°4 (izq) e imagen N°8 (der).

407. En consecuencia, desde el punto de vista de la modelación acompañada a la evaluación ambiental, las barreras de ruido y el proyecto de arborización cumplían un fin de evitar la superación de la norma. La no implementación de estas medidas, genera en si un riesgo de superación, lo cual a su vez puede implicar un riesgo para la salud de la población colindante al proyecto que se verá afectada por dicha superación.

408. Debido a que el proyecto alcanzó a operar sin que las medidas de reducción de ruidos fueran implementadas, es posible verificar si, en los hechos, esos episodios de superación se verificaron. Para ello, existen un conjunto de mediciones que han sido reunidas en el presente procedimiento sancionatorio, las cuales se suman a aquellas que fueron realizadas por la SMA y que fundan el cargo N°8.

409. La primera de ellas fue acompañada por la denunciante, doña Olga León Segura, en su denuncia de fecha 3 de septiembre de 2014, a la cual

<sup>22</sup> Norma Unión Europea, UNE-EN 1793-1:2014, Dispositivos reductores de ruido de tráfico en carreteras. Método de ensayo para determinar el comportamiento acústico. Extractos de las Partes 1-6 disponible en línea: <http://www.aenor.es/aenor/normas/buscadornormas/resultadobuscnormas.asp#.WS7yW2996UK>

acompañó un informe titulado: Medición de Ruido Producto de la Operación del Autódromo Internacional de Codegua, realizado por el ingeniero acústico Luis Barrie. El objetivo de este estudio, es “...cuantificar el impacto de ruido generado por las operaciones en el Autódromo Internacional de Codegua, en el predio perteneciente a la reserva la Candelaria”, esto es, en el sector del punto de medición 2 del estudio acústico acompañado en la evaluación ambiental del proyecto, uno de los cuales en los que se proyectaron superaciones sin la implementación de medidas. Las mediciones se efectuaron el sábado 5 de julio de 2014, día en el cual en el Autódromo se encontraban programadas carreras<sup>23</sup>. En el estudio acompañado a la denuncia se indica que en cuatro de los cinco puntos monitoreados el D.S. N°38/2011 del MMA no es cumplido, con superaciones que van desde 1 dB a los 10 dB.

**410.** Adicionalmente a dicho estudio, se encuentran las mediciones realizada por la SMA el día 7 de noviembre de 2014, en la cual, tal como se ha señalado más arriba, también se detectaron superaciones. De las cinco mediciones que se realizaron, se encontraron superaciones en los puntos receptores N° 2 y N° 3, ambos ubicados en sector Reserva de La Candelaria. En el primero las superaciones fueron de 6 y 23 dB, en el segundo de 27 dB.

**411.** Finalmente, la propia empresa, en el contexto de la ejecución del Programa de Cumplimiento presentado por ella, realizó un conjunto de mediciones de ruido en el punto de recepción, las cuales también mostraron superaciones. En el caso del segundo Informe de Seguimiento del Programa de Cumplimiento, presentado el día 10 de noviembre de 2015 a la SMA, el cual cubre desde el 7 de agosto de 2015 hasta el 10 de noviembre de 2015, se informan las mediciones de 11 carreras y solo en dos de ellas se indica que la norma de ruidos se cumplió. Las cantidades de los incumplimientos constatados en las mediciones realizadas por la empresa en el contexto del Programa de Cumplimiento se aprecian en el siguiente cuadro, que resume las mediciones del segundo informe de seguimiento del Programa de Cumplimiento:

**Cuadro N°11:** Cumplimientos e incumplimientos del DS N°38/2011 de MMA, según segundo informe de seguimiento de Programa de Cumplimiento procedimiento sancionatorio Rol D-27-2014.

	Día del evento automovilístico	Número de mediciones que incumplen/cumplen el DS 38/11 del MMA	Porcentaje de incumplimiento/cumplimiento del DS 38/11 del MMA
1	15/8/15	4/12	25% / 75%
2	11/9/15	5/2	71% /29%
3	3/10/15	3/5	38% /62%
4	29/8/15	0/5	0% / 100%
5	26/9/15	3/4	43% / 57%
6	31/10/15	0/5	0% / 100%
7	13/9/15	3/10	23% /77%
8	19/9/15	9/1	90% / 10%
9	20/9/15	5/3	63% /37%
10	17/10/15	7/2	78% /22%
11	18/10/15	3/5	38% /62%
<b>PONDERADO</b>		No cumplen: 42/Cumplen 54 (TOTAL=96)	Porcentaje total de no cumplimiento: 43,75%/Porcentaje total de cumplimiento: 56,25%.

**Fuente:** Elaboración propia en base a segundo informe de seguimiento de Programa de Cumplimiento procedimiento sancionatorio Rol D-27-2014.

<sup>23</sup> Ilustración 4-2 del Estudio.

**412.** Según lo anterior, en términos de porcentaje, del total de las 96 mediciones realizadas en el período e informadas, sólo en el 56,25% se cumplió con la norma. Esto significa que en el período cubierto por el segundo Informe de Seguimiento del Programa de Cumplimiento, en una cifra correspondiente a un poco menos de la mitad de las mediciones, no se cumplió con el D.S. N°38/2011 del MMA.

**413.** Los incumplimientos al D.S. N°38/2011 del MMA, se extienden, por lo tanto, desde julio de 2014 a octubre de 2015, y han sido constatados en diferentes mediciones. Solo con posterioridad a la declaración de incumplimiento del Programa de Cumplimiento, y luego de que Inversiones Estancilla implementara medidas complementarias a las medidas adicionales ya implementadas, las cuales incluyeron disminuir el número de autos en pista, las emisiones de ruido han podido ser controladas a niveles bajo la norma.

**414.** En este sentido, es posible señalar que las instalaciones del Autódromo de Codegua, **sin las medidas de control de ruido que fueron propuestas, ha generado una superación reiterada del D.S. N°38/2011 del MMA, tal como fue anticipado que ocurriría en la modelación acompañada en el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto, si no eran implementadas las medidas de control.** Esto, a su vez representa un riesgo para la salud de la población, en la medida en que los límites fijados por la norma de emisión buscan garantizar justamente que no se generen afectaciones la salud física y mental de la población colindante.

**415.** Sobre la significancia del riesgo sobre la salud identificado, se puede señalar que está dada por su estabilidad y permanencia en el tiempo; las características de la población que habita en el sector; y la magnitud de las superaciones; entre otros aspectos. En el presente caso, se debe tener en cuenta que se trata de una población que habita permanentemente en el sector, y que se ve expuesta a estas emisiones principalmente los días de descanso (sábados y domingo). Así también las magnitudes de las superaciones, en algunos casos han llegado a ser muy elevadas, alcanzando los 20 dB. **Sin embargo, en atención a que no se trata de una fuente de ruido que opere de manera permanente, sino de forma esporádica, y debido a que las superaciones tampoco se mantienen estables en el tiempo, sino que corresponden a *peaks* puntuales de ruido, se estima que la afectación a la salud no ha alcanzado el nivel de gravedad que permita hablar de un riesgo para la salud *significativo*.**

**416.** En consecuencia, se puede estimar que el incumplimiento de Inversiones Estancilla a la RCA del proyecto ha generado un riesgo para la población, el cual ha sido verificado, y que además tiene una importancia media, que no permite estimar calificarla como grave, según lo establecido por la letra b) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA.

**417.** No obstante lo anterior, y teniendo en consideración todo lo expuesto en forma precedente sobre la gravedad de la Infracción N°2, debe señalarse que la infracción descrita se refiere a una medida establecida en la RCA del proyecto, la cual estaba unívocamente dirigida a minimizar uno de los principales los efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente, en este caso la contaminación acústica. Por ello, corresponde analizar si en el caso de la Infracción analizada, se configura la hipótesis contemplada en la letra e) del N°2 del artículo 36 de la LO-SMA, esto es, si se trata de una infracción que incumpla *“...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”*.

**418.** Sobre lo anterior, debe considerarse que esta Superintendencia ha entendido el vocablo “gravemente”, del mencionado literal e) del numeral 2



del artículo 36 de la LO-SMA, como la entidad del incumplimiento de las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad. A su vez, para determinar la entidad de este incumplimiento esta Superintendencia ha sostenido que se debe atender a los siguientes criterios que, pueden o no concurrir según las particularidades de cada infracción que se haya configurado: (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; y/o (ii) la permanencia en el tiempo del incumplimiento; y/o, (iii) el grado de implementación de la medida, es decir, el porcentaje de avance en su implementación, en el sentido de que no se considerará de la misma forma a una medida que se encuentra implementada en un 90% que una cuya implementación aún no haya siquiera comenzado.

**419.** El examen de los criterios antedichos, está en directa relación con la naturaleza de la infracción y su contexto, por lo que su análisis debe efectuarse caso a caso. Para que proceda el análisis que permita determinar o descartar la gravedad, debe concurrir la centralidad o relevancia de la medida como elemento de ponderación, pudiendo o no concurrir alternativamente al análisis los restantes dos elementos. De este modo, en algunos casos el criterio de relevancia o centralidad de la medida sustentará por sí solo la clasificación de gravedad, mientras que en otros, puede concurrir en conjunto con la permanencia en el tiempo del incumplimiento y/o el grado de implementación de la medida.

**420.** En el presente caso, al evaluar la gravedad del incumplimiento de la medida debe tenerse en consideración, primero, que se trata de las principales medidas de control de ruidos que contempla la RCA N°86/2012 para la etapa de operación del proyecto. En efecto, en la parte relativa a "Ruido y Vibraciones", del numeral 3.7.5 sobre las principales Emisiones, Efluentes y Desechos del proyecto, sólo se regulan estas medidas.

**421.** Las medidas de arborización y barreras acústicas, además tienen una relevancia especial, en la medida en que, tal como se desarrolló previamente, se encuentran asociadas a una modelación que identifica un efecto negativo, anticipando la superación de la norma de emisión, y es dicho informe el que propone las medidas para evitar dicho efecto negativo.

**422.** También debe tenerse en cuenta que la no ejecución de la medida de arborización y barreras acústicas fue total, ya que ella no se ejecutó ni siquiera parte de ella.

**423.** Finalmente, debe tenerse en cuenta que el tiempo de no ejecución de esta medida se extendió desde el inicio de la operación del Autódromo de Codegua, es decir, a lo menos desde abril de 2014, hasta la fecha de formulación de cargos. Por lo tanto, se trata de un periodo prolongado de tiempo, considerando que en todo ese periodo se efectuaron eventos automovilísticos en los cuales la instalación de las barreras era necesaria.

**424.** Por lo anterior, **debido a la centralidad de la medida, la magnitud del incumplimiento, al tiempo de su duración y a su significancia ambiental, se estima que ella debe ser calificada como grave por haber configurado la letra e) del artículo 36 N°2 de la LO-SMA.**

**425.** La **Infracción N° 3**, sobre la afectación del cauce del estero Codegua -por la extracción de material y la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero, fue clasificada como grave en la formulación de cargos, ello por la letra a) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, la que



prescribe que son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que “[h]ayan causado daño ambiental, susceptible de reparación”.

426. De acuerdo a los antecedentes reunidos durante la investigación, puede sostenerse que no se ha verificado una afectación al medio ambiente significativa por la afectación del cauce del estero Codegua. Tal como se ha señalado más arriba, la extracción misma de áridos generó una afectación localizada del cauce del estero, la cual no ha tenido un efecto más amplio sobre los diferentes componentes del medio ambiente.

427. No obstante lo anterior, debe tenerse en cuenta que la construcción del Talud Norte constituyó un incumplimiento directo del compromiso adquirido por Inversiones Estancilla en el considerando N°6 de la RCA N°86/2012, según la cual se compromete a ejecutar las acciones de proteger y mantener el estado de las riberas del estero Codegua que limitan con el proyecto, en una franja continua conformada por las defensas fluviales existentes y las zonas de reforestación.

428. Esta acción, es desarrollada también en algunas partes de la evaluación ambiental del proyecto, como en las Adendas 1 y 2, en las cuales Inversiones Estancilla deja en claro que no se van a intervenir ni las defensas fluviales ni la caja del estero, razón por la cual no se van a adoptar medidas de mitigación. Esto implica que el compromiso adoptado en el considerando 6 de la RCA, de proteger y mantener el cauce del estero, tiene como principal implicancia el deber de omitir ejecutar ella misma cualquier intervención sobre el cauce y las defensas fluviales que se encuentran en él. **Se trata de una medida que tiene por objeto eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, en la medida en que pretende proteger el cauce del estero, de las obras de infraestructura que son aprobadas por la RCA.**

429. La importancia de esta medida está dada porque ella es la condición negativa para no incorporar otras medidas. Es decir, se trata de un compromiso que, en lo que se refiere a la protección del cauce del estero Codegua, tiene una importancia crucial. Si la empresa no hubiera adquirido este compromiso, habría debido declarar qué tipo de intervenciones esperaba realizar en el cauce, lo cual hubiera gatillado evidentemente la incorporación de medidas de gestión ambiental nuevas o incluso el rechazo de la DIA.

430. La anterior medida fue incumplida por la empresa en forma grave, ya que las defensas fluviales que no debían ser intervenidas fueron sepultadas totalmente, haciéndolas desaparecer. Esto afectó, evidentemente, según como ha sido reconocido por la DOH de la VI Región, la utilidad de las defensas fluviales.

431. Por otro lado, se instaló en el cauce una acumulación de material no consolidado, de fácil erosión, de al menos 177.912.6 m<sup>3</sup>, lo cual, como se ha desarrollado extensamente en este dictamen, interfiere negativamente en el control de las crecidas del estero de Codegua. El tiempo de este incumplimiento se ha extendido desde la construcción del muro, en un período cercano a noviembre de 2013, hasta la actualidad.

432. Por lo anterior, considerando la importancia de la medida, su significancia ambiental, la magnitud del incumplimiento y el tiempo por el cual este se prolongó, puede sostenerse que Inversiones Estancilla incumplió en forma grave una medida para eliminar o minimizar los efectos adversos del proyecto, razón por la cual también corresponde calificar la infracción asociada al cargo N°3 como grave por la letra e) del N°2 del artículo 36 de la LO-SMA.



**433.** La **Infracción N° 4**, sobre la construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto, consistente en un boulevard y un helipuerto, fue clasificada como leve en la formulación de cargos. Ello por el numeral 3 del artículo 36 de la LO-SMA, que establece que *"...son infracciones leves los hechos, actos u omisiones que contravengan cualquier precepto o medida obligatorios y que no constituyan infracción gravísima o grave, de acuerdo con lo previsto en los números anteriores"*.

**434.** Respecto la infraestructura señalada no ha podido corroborarse en el presente procedimiento sancionatorio que las obras del boulevard o del helipuerto hayan configurado alguna de las hipótesis del N°1 o N°2 del artículo 36 de la LO-SMA.

**435.** En el caso del helipuerto, como se indicó, esto no implicó la construcción de infraestructura adicional, sino solo la habilitación de un sector para el aterrizaje de helicópteros. Los efectos asociados a esta modificación dicen relación principalmente con el movimiento de aeronaves y su impacto en los niveles de ruido.

**436.** En el caso del boulevard, si bien se trata de una obra que sí requirió modificaciones en infraestructura, estas no son de gran tamaño y se encuentran situadas en un sector ya intervenido. Respecto a la incidencia que esta obra puede tener en la afluencia de público, no existe registro de que se haya utilizado este espacio, ni tampoco de sus impactos en el volumen de gente que ha asistido los eventos que han sido realizados en el Autódromo de Codegua.

**437.** En consecuencia, con la información que ha podido ser recabada corresponde mantener la clasificación efectuada en el escrito de formulación de cargos, estableciendo que la infracción asociada al cargo N°4 debe ser calificada como leve, según lo establecido por el N°3 de artículo 36 de la LO-SMA.

**438.** La **Infracción N° 5**, sobre la realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos, los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014, fue clasificada como grave en la formulación de cargos, en atención a la letra b) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, las que prescriben que son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que *"[h]ayan generado un riesgo significativo para la salud de la población"*.

**439.** La prueba reunida en el sancionatorio ha permitido acreditar la infracción, dando cuenta de que efectivamente Inversiones Estancilla incurrió en excedencias en los horarios de funcionamiento autorizados, los días 7, 8 y 9 de noviembre de 2014. Esta excedencia en el horario, si bien puede causar una molestia en los vecinos del proyecto, en atención a que amplían el período de emisiones de ruido del proyecto, no implicaron invadir horarios de sueño. Además, las excedencias que forman parte del cargo solo corresponden a tres días, sin que el tiempo de excedencia permita determinar, por su magnitud, que podría existir un riesgo para la salud de la población.

**440.** Por lo anterior, se estima que la clasificación de la infracción asociada al cargo N°5 debe ser la establecida en el N°3 del artículo 36 de la LO-SMA, el cual señala que *"[s]on infracciones leves los hechos, actos u omisiones que contravengan cualquier precepto o medida obligatorios y que no constituyan infracción gravísima o grave, de acuerdo con lo previsto en los números anteriores"*.

**441.** La **Infracción N° 6**, sobre la no reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto

de la situación original, fue clasificada como grave en la formulación de cargos, en atención a la **letra e) del numeral 2 de artículo 36 de la LO-SMA**, la que prescribe que son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que *“[i]ncumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental”*.

**442.** La evidencia reunida durante el procedimiento sancionatorio ha permitido acreditar la infracción, dando cuenta de que Inversiones Estancilla no ejecutó la medida de reforestación ni siquiera parcialmente. El tiempo que la empresa tuvo para poder llevar adelante esta reforestación fue extenso, ya que al menos se extendió desde la aprobación de la RCA, la cual tuvo lugar el día 17 de abril de 2012, hasta la constatación del hecho infraccional, el 10 de septiembre de 2014. Esto implica que la empresa pudo haber avanzado en la presentación del plan de corrección ante CONAF y en la ejecución del mismo, durante un período cercano al año y medio, sin haberlo hecho siquiera parcialmente.

**443.** Resulta claro que la obligación de reforestación contemplada en el considerando 4.1.2. de la RCA N°86/2012, tenía como propósito el *minimizar los efectos adversos* del proyecto, ya que lo que buscaba era que aquella zona que había sido talada por encontrarse en el área de construcción del Autódromo, fuera compensada con una superficie vegetal plantada en otros sectores no intervenidos.

**444.** El impacto negativo del proyecto en este caso estaba dado por la tala de 13,7 has. de formaciones xerofíticas (bosque nativo), compuesta principalmente de Quiscos (*Echinopsis Chiloensis*), Michay (*Berberis Chilensis*) y Mayo (*Sophr a Macrocarpa*), especies incluidas en el D.S. N°68 del Ministerio de Agricultura del año 2009, que establece, aprueba y oficializa la nómina de especies arbóreas y arbustivas originarias del país. Esta medida tenía una relevancia alta, en atención a la superficie que debía ser plantada, la cual se extendía por 15,24 has e implicaba la plantación de 400 plantas de especies nativas, por cada hectárea. La medida de reforestación era la única dirigida a compensar el impacto generado, por lo tanto tenía una relevancia alta.

**445.** En consecuencia, **atendido a la relevancia ambiental de la medida, la cual busca compensar la pérdida total de un área extensa de especies xerofíticas originarias del país, el tiempo de su incumplimiento y la extensión del incumplimiento, el cual fue total, se puede estimar que se configura la hipótesis de la letra e) del N°2 del artículo 36 de la LO-SMA, razón por lo cual se debe estimar que la infracción es grave.**

**446.** La **Infracción N° 8**, sobre superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 MMA, fue clasificada preliminarmente como grave en la formulación de cargos, en atención a la letra b) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, las que prescriben que son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que *“[h]ayan generado un riesgo significativo para la salud de la población”*.

**447.** A pesar de la clasificación preliminar señalada, de los antecedentes aportados al presente procedimiento, no es posible colegir de manera fehaciente que se configure alguna de las causales que permiten clasificar la infracción como gravísima o grave.

**448.** En este caso, no existe información o antecedentes que lleven a acreditar la circunstancia del riesgo significativo para la salud de la población, debido a que el IFA Autódromo de Codegua 2014, elaborado por la División de Fiscalización de esta Superintendencia, y sus Anexos, sobre el cual se formuló cargos, no contienen



otros elementos de hecho relativos al riesgo a la salud de la población, distintos a la excedencia puntual en los límites del nivel de presión sonora resultado de las mediciones realizadas el día 7 de noviembre de 2014, por lo que la generación de un riesgo significativo, no puede ser acreditada.

**449.** Las superaciones incluidas en el cargo se refieren específicamente, el día 7 de noviembre de 2014, en horario diurno, se produjeron cuatro excedencias de 6 dBA; 23 dBA; 27 dBA; y 27 dBA, respecto del límite de presión sonora restablecido en el D.S. N° 38/2011 del MMA, en la fuente emisora del Autódromo de Codegua.

**450.** En conclusión, asociado específicamente a los episodios de superación de la norma que forman parte del cargo, la probabilidad de ocurrencia del perjuicio es bajo en el presente caso, y si bien existe un riesgo para la salud de las personas que viven o trabajan en los inmuebles aledaños a la fuente denunciada, producto de los ruidos generados por el funcionamiento de la fuente emisora, **este riesgo no puede ser calificado como significativo**, razón por la cual la infracción debe ser calificada como leve, en atención al artículo 36 N°3 de la LO-SMA.

**451.** La **Infracción N° 9**, sobre el no cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, fue clasificada preliminarmente como grave en la formulación de cargos, en atención a la letra g) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, la que prescribe que son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que *“[c]onstituyan una negativa a entregar información relevante en los casos que la ley autoriza a la Superintendencia para exigirla”*.

**452.** Sobre esta clasificación preliminar, se puede señalar que, si bien la información requerida se trató de información relevante para la investigación, la infracción solo ha sido configurada respecto de uno de los documentos solicitados, consistente en *“[c]omprobante de entrega de planos Asbuilt en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado”*. Esta información, si bien resultaba importante para la investigación al momento de ser solicitada, ya que ella podía contribuir a aclarar las modificaciones ejecutadas por Inversiones Estancilla a su proyecto, lo cierto es que no puede establecerse que ella tenga la relevancia necesaria como para estimar que se trata de una infracción grave. Lo anterior, considerando que las modificaciones ejecutadas en el Autódromo pudieron ser acreditadas en el IFA Autódromo de Codegua 2014, por otros medios de prueba a los que sí fue posible acceder con la colaboración de Inversiones Estancilla.

**453.** Por lo anterior, se considera que la infracción asociada al cargo N°9 no constituye una infracción grave, por no configurar ninguna de las hipótesis del artículo 36 Ns°1 y 2 de la LO-SMA, motivo por lo cual debe ser calificada como leve, en atención al artículo 36 N°3 de la LO-SMA el cual señala que *“[s]on infracciones leves los hechos, actos u omisiones que contravengan cualquier precepto o medida obligatorios y que no constituyan infracción gravísima o grave, de acuerdo con lo previsto en los números anteriores”*.

**454.** Finalmente, la **Infracción N° 10**, sobre la realización de eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días, fue clasificada preliminarmente como grave en la formulación de cargos, en atención a la letra f) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, la que prescribe que son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que *“[c]onlleven el no acatamiento de las instrucciones, requerimientos y medidas urgentes dispuestas por la Superintendencia”*.



455. Sobre la clasificación preliminar previamente aludida debe indicarse que esta corresponde a una clasificación base, que se alcanza por el solo hecho de verificarse una infracción consistente en no acatarse medidas precautorias dictadas por la SMA. Debe considerarse que las medidas provisionales se encuentran reguladas en la LO-SMA en su artículo 48, el cual señala que, cuando se haya iniciado el procedimiento sancionador, el instructor del procedimiento, con el objeto de evitar daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, podrá solicitar fundadamente al Superintendente la adopción de una o más de las medidas descritas en dicho artículo. Por lo tanto, lo que justifica la dictación de dichas medidas es, justamente, una situación de peligro inminente, lo cual constituye también la razón de la urgencia, y la necesidad de su acatamiento inmediato.

456. En el presente caso, la medida adoptada era la clausura del Autódromo de Codegua, fundado en una situación de potencial riesgo para la salud de la población, en atención a eventos previos de superación de norma. La urgencia de esta medida estaba dada por la realización futura de eventos automovilísticos en el Autódromo, existiendo el precedente previo de superaciones a la norma de ruido, y habiéndose constatado de que el Autódromo de Codegua se encontraba operando sin las medidas de control de ruido exigidas por la RCA que aprobó el proyecto.

457. A pesar de los fundamentos de la medida, los cuales fueron expuestos en la Res. Ex. N°713, del 4 de diciembre de 2014, Inversiones Estancilla realizó eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre de 2014 en los cuales recaía la obligación de clausura. De este modo la empresa no acató una medida urgente dispuestas por la Superintendencia del Medio Ambiente, **configurando de este modo la hipótesis contemplada en la letra f) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA.**

#### **XI. PONDERACIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS DEL ARTÍCULO 40 DE LA LO-SMA QUE CONCURREN A LAS INFRACCIONES**

458. El artículo 40 de la LO-SMA establece que 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 3º.*
- 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”.*



459. Con el objeto de precisar la forma en que se ponderan las circunstancias descritas en el artículo 40 de la LO-SMA, la SMA, mediante Res. Ex. N° 1002 de fecha 29 de octubre de 2015, aprobó el documento denominado Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales. En este documento se desarrolla la forma de aplicación de cada una de estas circunstancias y además se explica el modo en la cual debe efectuarse el cálculo de la sanción en el caso de las sanciones pecuniarias. Se indica que dicho cálculo debe considerar la adición de dos componentes: En primer lugar, un componente que representa el beneficio económico derivado directamente de la infracción, denominado "Beneficio Económico"; y, en segundo lugar, un componente que da cuenta del nivel de lesividad asociado a la infracción, denominado "Componente de Afectación". Este último componente se conforma por el valor de seriedad de la infracción, el cual es graduado mediante determinadas circunstancias o factores de aumento o disminución.

460. A continuación se procederá a desarrollar la ponderación de las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA, dividiendo el análisis en el beneficio económico y en el componente de afectación. A su vez, se dividirá la revisión de este último factor en el valor de seriedad, factores de incremento, factores de disminución y el factor relativo al tamaño de la empresa.

**A. Beneficio económico obtenido con motivo de la infracción (artículo 40 letra c) de la LO-SMA).**

461. Esta circunstancia se construye a partir de la consideración en la sanción de todo beneficio económico que el infractor ha podido obtener por motivo de su incumplimiento, el cual puede provenir por un aumento en los ingresos, una disminución en los costos o una combinación de ambos<sup>24</sup>.

462. En cuanto a la **Infracción N°1**, el beneficio económico será calculado sobre la base del costo asociado al sometimiento del proyecto al SEIA y la obtención de una Resolución de Calificación Ambiental favorable. Para efectos de la estimación de este beneficio económico debe tenerse en cuenta de que se trata de un costo de tipo no recurrente, que se considera de tipo retrasado, pues es posible incurrir en él en un futuro próximo.

463. El motivo de considerar el costo asociado al sometimiento del proyecto al SEIA, se debe a que Inversiones Estancilla se encuentra obligada a ingresar, en conformidad a los artículos 8 de la Ley N° 19.300 y artículo 3 letra i.5) del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

464. Los montos asociados al ingreso han sido determinados tomando como referencia el caso Rol F-056-2014 llevado adelante por esta Superintendencia, el cual también se refiere a una elusión al SEIA por un proyecto de extracción industrial de áridos.

465. A continuación, la siguiente tabla refleja la información relativa al beneficio económico que se estima obtenido, por la comisión de la infracción:

Tipo de costo	Medida	Costos retrasados (UTA)	Fecha de cumplimiento a tiempo	Fecha de cumplimiento con retraso	Beneficio económico (UTA)

  
<sup>24</sup> Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales, p. 33.

Gastos asociados a la obtención de una Resolución de Calificación Ambiental favorable.	Costos retrasados por concepto de asesorías técnicas y ambientales, y tramitación, vinculadas a la obtención de una Resolución de Calificación Ambiental favorable, para el proyecto.	63	12-11-2013	15-6-2017	18,3
--	---	----	------------	-----------	------

**466.** Como puede observarse, los costos aproximados, en base a un caso referencial, del sometimiento del proyecto al SEIA, asciende a 63<sup>25</sup> UTA (\$35.000.000). Dicho valor se consideró como base para determinar el beneficio económico, puesto que se asume que la empresa debió invertir dicho monto, en el marco del sometimiento del proyecto al SEIA.

**467.** La fecha de cumplimiento a tiempo que ha sido considerada, es la fecha de inicio de ejecución del proyecto de extracción, la cual, según la revisión de las imágenes satelitales disponibles, corresponde a lo menos al 12 de noviembre de 2013.

**468.** Para la determinación del beneficio económico, se consideró una tasa de descuento de 13,3 % estimada en base a información financiera de balances generales, entregados por la propia empresa con fecha 12 de enero de 2017, en respuesta a la Resolución Exenta N°17/Rol N°D-027-2014, de fecha 26 de diciembre de 2014. El beneficio económico en este caso corresponde al beneficio que le generó a la empresa el haber retrasado el incurrir en los costos señalados en la tabla, desde el 11 de diciembre de 2013 hasta la fecha estimada de pago de multa, esto es 15 de junio de 2017, y asciende a 18,3 UTA.

**469.** Por lo tanto, la presente circunstancia será considerada como un factor para la determinación de la propuesta de sanción específica aplicable a la infracción.

**470.** En cuanto a la **Infracción N°2**, Inversiones Estancilla está afecta a un acto administrativo que determina previamente cuales son las medidas de carácter mitigatorio específicas de ruido para lograr el cumplimiento de los límites de presión sonora corregidos descritos en el D.S N° 38/2011 del MMA. Por ello, el beneficio económico será calculado sobre la base del costo asociado a la implementación de dichas medidas de carácter mitigatorio, consistentes en la instalación de paneles acústicos y, complementariamente, la arborización de un sector de la pista.

**471.** Para la determinación del beneficio económico, se consideró la información de costos, entregados por la propia empresa con fecha 12 de enero de 2017, en respuesta a la Resolución Exenta N°17/Rol N°D-027-2014, de fecha 26 de diciembre de 2014, la cual remite la cotización de "Barreras Acústicas con Cumbreras para el Autódromo de Codegua en base a los planos y especificaciones entregadas" efectuada por Talleres Chile S.A, con fecha 11 de enero de 2017.

<sup>25</sup> Valor expresado en UTA del mes de mayo de 2017.



472. Junto a lo anterior, se consideró el costo asociado a la implementación de la barrera de ruido de arborización, la cual, según la Ilustración N°7 del Informe de Ruidos acompañado a la adenda N°1 de la evaluación ambiental del proyecto, asciende a una superficie aproximada de 28,5 has. En la determinación de este costo se ha considerado como referencia los costos expuestos en el programa de cumplimiento presentado en el procedimiento ROL F-006-2013, el cual contempla una plantación de eucaliptus para una superficie de 5 hectáreas, por un total de \$5.000.000 de pesos.

473. De esta manera, para efectos de la estimación del beneficio económico producto de la infracción, dicho costo tiene el carácter de costo de inversión, que se considera de tipo retrasado al mes de abril de 2014, fecha en la cual se inició la operación del Autódromo y que se considera como fecha de cumplimiento oportuno.

474. A continuación, la siguiente tabla refleja la información relativa al beneficio económico que se estima obtenido, por la comisión de la infracción:

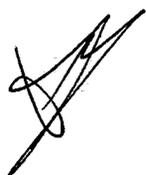
Tipo de costo	Medida	Costos retrasados (M\$)	Fecha de cumplimiento a tiempo	Fecha de cumplimiento con retraso	Beneficio económico (UTA)
Inversión en capital asociada a la implementación de medidas de mitigación de ruido.	Costos retrasados por concepto de implementaciones de medidas de carácter mitigatoria de ruido	295.546	1-4-2014	15-06-2017	182,3

475. Como puede observarse, los costos asociados a la implementación de las barreras acústicas y la arborización, ascienden a M\$295.546, equivalentes a 579 UTA<sup>26</sup>. Dicho valor se consideró como base para determinar el beneficio económico, puesto que se asume que la empresa debió invertir dicho monto, en el marco de la implementación de medidas de carácter mitigatorio de ruido.

476. La fecha de cumplimiento a tiempo que debe ser considerada, es la fecha correspondiente al inicio de operación del proyecto. Esta fecha, según la cronología incluida en la evaluación ambiental, es el 28 de marzo de 2012. Sin embargo, al revisar las imágenes satelitales disponibles, se puede observar que la sección norte de la pista de carreras término su pavimentación antes del 31 de mayo de 2014. Por otro lado, según la denuncia presentada por doña Olga León, de fecha 15 de abril de 2014, señala que la operación del Autódromo comenzó a lo menos tres semanas antes de la fecha de la denuncia. Por lo tanto, según los antecedentes disponibles, se estimará que la fecha de inicio de la operación del Autódromo fue a lo menos anterior al 1 de abril de 2014.

477. Para la determinación del beneficio económico, se consideró nuevamente una tasa de descuento de 13,3% estimada en base a información financiera de balances generales, entregados por la propia empresa con fecha 12 de enero de 2017, en respuesta a la Resolución Exenta N°17/Rol N°D-027-2014, de fecha 26 de diciembre de 2014. El beneficio económico en este caso corresponde al beneficio que le generó a la empresa el haber

<sup>26</sup> Valor expresado en UTA del mes de mayo de 2017.



retrasado el incurrir en los costos señalados en la tabla, desde el 10 de septiembre de 2014 hasta la fecha estimada de pago de multa, esto es 15 de junio de 2016, y asciende a 182,3 UTA.

**478.** Por lo tanto, la presente circunstancia será considerada como un factor para la determinación de la propuesta de sanción específica aplicable a la infracción.

**479.** En cuanto a la **Infracción N°3**, referido a la afectación del cauce del estero Codegua por la extracción de material y la realización de obras de relleno de material e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero, cabe indicar que el documento Bases metodológicas para la determinación de sanciones ambientales indica que el beneficio económico producto de una infracción se construye a partir de la consideración en la sanción de todo aquel beneficio económico que el infractor ha podido obtener por motivo de su incumplimiento. Este beneficio puede provenir, ya sea de un aumento en los ingresos, de una disminución en los costos, o una combinación de ambos.

**480.** Teniendo en cuenta lo anterior, se puede estimar que en lo que se refiere a la Infracción N°3 la empresa no obtuvo ningún beneficio económico, esto en atención a que el Talud construido sobre las barreras hidráulicas ubicadas al costado del estero Codegua, implicó una inversión por parte de la empresa, la cual no redundó en una ganancia posterior. La empresa construyó este Talud con el objetivo de que operara como una contención del cauce, existiendo una prohibición para hacerlo (prohibición de intervenir las defensas fluviales existentes). En este sentido, se trató de un gasto que no debió haber realizado. Este incumplimiento de la normativa no le implicó a la empresa una ventaja económica, que hubiera podido implicar eventuales disminuciones de costos o aumento de ingresos.

**481.** Por lo tanto, la presente circunstancia no será considerada como un factor para la determinación de la propuesta de sanción específica aplicable a la infracción referente al cargo 3 en específico.

**482.** En cuanto a la **Infracción N°4**, referida a la construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto consistente en un boulevard y un helipuerto, cabe indicar no es posible acreditar durante el presente procedimiento sancionatorio que ambas unidades de infraestructura hayan generado un aumento de ingresos o disminución de costos en alguna etapa del proyecto, de acuerdo a información proporcionada por el titular.

**483.** Sobre el helipuerto, este atiende, según la empresa, a facilitar la pronta respuesta ante emergencias, permitiendo un traslado oportuno a centros asistenciales. Junto con lo anterior, en inspección personal de fecha 17 de enero de 2017 se indica que el helipuerto ha sido eliminado.

**484.** En cuanto al sector identificado como boulevard, dentro del procedimiento sancionatorio no se logró acreditar la generación de un aumento en los ingresos por concepto de pago de patentes o derecho a éste tampoco ha generado un aumento de ingresos de ido a que su operación es más bien esporádica, limitada eventualmente solo a los días en que se realizan actividades deportivas y únicamente con un fin colaborativo mediante ferias de exhibición de productos de productores locales.

**485.** Por lo tanto, la presente circunstancia no será considerada como un factor para la determinación de la propuesta de sanción específica aplicable a la infracción referente al cargo 4 en específico.



486. En cuanto a la **Infracción N°5**, referida a la realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014, dada la magnitud de la desviación en cuanto al horario de realización de las carreras autorizadas que fluctúa entre 30' y 3hrs 30' dicho incumplimiento se hubiese evitado al reprogramar o adecuar el calendario de actividades, ajustándolo a los horarios permitidos. Por lo demás, no se ha podido acreditar en el presente procedimiento sancionatorio que dicha infracción haya generado ingresos adicionales a los que se hubiesen incurrido en estado de cumplimiento.

487. Por lo tanto, la presente circunstancia no será considerada como un factor para la determinación de la propuesta de sanción específica aplicable a la infracción referente al cargo 5 en específico.

488. En cuanto a la **Infracción N°6**, el beneficio económico será calculado sobre la base del costo asociado a la implementación de reforestación de 15,1 hectáreas con especies de espino, quillay y litre.

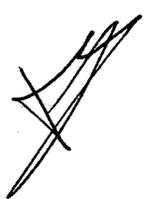
489. Este costo ha sido estimado a partir de implementación de la medida de arborización en base a lo indicado en el objetivo específico N°5.1, del programa de cumplimiento refundido presentado en el marco del ROL F-006-2013, el cual asciende a un total de \$5.000.000 por concepto de plantación en un área de 5 hectáreas. De esta manera, para efectos de la estimación del beneficio económico producto de la infracción, el costos tienen el carácter de costo no recurrente, que se considera de tipo retrasado, pues es posible incurrir en él en un futuro próximo.

490. A continuación, la siguiente tabla refleja la información relativa al beneficio económico que se estima obtenido, por la comisión de la infracción:

Tipo de costo	Medida	Costos retrasados (UTA)	Fecha de cumplimiento a tiempo	Fecha de cumplimiento con retraso	Beneficio económico (UTA)
Gastos asociados a la reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre.	Costos retrasados por concepto de reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre.	30	1-04-2014	15-06-2017	8,5

491. Como puede observarse, los costos asociados a la reforestación de una superficie de 15,24 hectáreas ascienden a 30 UTA (\$15.240.000)<sup>27</sup>. Para la determinación de este beneficio económico, se ha considerado una tasa de descuento de 13,3 % estimada en base a información financiera de balances generales de inversiones, entregados por la propia empresa con fecha 12 de enero de 2017, en respuesta a la Resolución Exenta N°17/Rol N°D-027-2014, de fecha 26 de diciembre de 2014. El beneficio económico en este caso corresponde al beneficio que le generó a la empresa el haber retrasado el incurrir en los costos señalados en la

<sup>27</sup> Valor expresado en UTA del mes de mayo de 2017.



tabla, desde el 1 de abril de 2014, hasta la fecha estimada de pago de multa, esto es 15 de junio de 2017, lo cual asciende a 8,5 UTA.

**492.** Por lo tanto, la presente circunstancia será considerada como un factor para la determinación de la propuesta de sanción específica aplicable a la infracción.

**493.** En cuanto a la Infracción N°8, referida a la superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 del MMA, puede señalarse que, dada la naturaleza de la infracción, la cual es resultado de la no incorporación de las medidas de carácter mitigatorio de ruido, el beneficio económico producido se configuró como un ahorro en la inversión en capital por la no incorporación de medidas de carácter mitigatorio como son las barreras acústica, beneficio que ya fue estimado como parte del análisis de la Infracción N° 2.

**494.** Por lo tanto, la presente circunstancia no será considerada como un factor para la determinación de la propuesta de sanción específica aplicable a la Infracción N° 8.

**495.** En cuanto a la Infracción N°9, sobre el incumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre la no entrega del comprobante de entrega de planos *As built* y plano actualizado de proyecto georreferenciado, puede señalarse que dada la naturaleza de la infracción, y de la magnitud del incumplimiento, ésta no tiene un beneficio económico significativo debido a que la no entrega de uno o más planos actualizados no reporta un ahorro significativo para el titular del proyecto.

**496.** Por lo tanto, la presente circunstancia no será considerada como un factor para la determinación de la propuesta de sanción específica aplicable a la infracción referente al cargo 9 en específico.

**497.** En cuanto al Infracción 10, referido a realizar eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre de 2014, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días, con fecha 21 de febrero de 2017, se dictó la Res. Ex. N°23/ Rol D-27-2014, mediante la cual se solicitó a Inversiones Estancilla la entrega de información vinculada a los contratos y beneficios económicos obtenidos en los eventos automovilísticos realizados los días 6 y 7 de diciembre de 2014. La respuesta a dicho requerimiento fue recibida el día 6 de marzo de 2017. En ella la empresa señala que no existen contratos por el evento realizado en dichas fechas y que no se habrían obtenido ganancias, en atención a que no se habría cobrado arrendamiento por esa actividad.

**498.** En atención a lo anterior, y considerando que no existen en el presente procedimiento sancionatorio antecedentes que permitan afirmar que las actividades desarrolladas los días 6 y 7 de diciembre de 2014 se vinculan efectivamente a la generación de ingresos adicionales para la empresa por motivo de éstas, se estima que no se configura un beneficio económico por motivo de esta infracción.

#### **B. Componente de afectación: Valor de Seriedad.**

**499.** El valor de seriedad se calcula mediante la asignación de un *puntaje de seriedad* al hecho constitutivo de infracción, de forma ascendente de acuerdo al nivel de seriedad de los efectos de la infracción o de la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental. De esta manera, a continuación se procederá a ponderar cada una de



las circunstancias que constituyen este valor, no obstante, se exceptuará la letra h), debido a que en el presente caso no se ha producido la vulneración o detrimento de un área silvestre protegida del Estado.

**i. Importancia del daño causado o del peligro ocasionado (Artículo 40, letra a) de la LO-SMA).**

**500.** La circunstancia correspondiente a la importancia del daño o del peligro ocasionado, tal como se indica en la Guía Para la Determinación de Sanciones de la SMA, debe ser considerada en todos los casos en que se constaten elementos o circunstancias de hecho de tipo negativo -ya sea por afectaciones efectivamente ocurridas o peligros potenciales- sobre el medio ambiente o la salud de las personas.

**501.** Tal como lo ha señalado el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental "(...) la circunstancia del artículo 40 letra a) es perfectamente aplicable para graduar un daño que, sin ser considerado por la SMA como ambiental, haya sido generado por la infracción."<sup>28</sup> Por lo tanto, al momento de evaluar los efectos negativos de la infracción, no sólo debe ponderarse los casos de daño ambiental, sino todos los efectos negativos -potenciales o efectivos- sobre el medio ambiente y la salud de las personas.

**502.** En cuanto la **Infracción N° 1**, en general los posibles efectos negativos asociados a un proyecto que considera la extracción industrial de áridos pueden ser de distinto tipo, tanto referidos a las consecuencias que se genera en la cuenca del río, la generación de ruidos y emisiones atmosféricas, los efectos en los poblados por el tránsito de camiones y maquinaria pesada, la afectación de flora y fauna local, entre otros. Estos posibles efectos son los que justifican que este tipo de actividad se encuentre listada dentro de aquellas que requieren un ingreso previo al SEIA, el cual garantice que no se generarán afectaciones sobre el medio ambiente.

**503.** A modo de referencia, la empresa Áridos Cachapoal S.A., empresa que participó en la extracción de parte de los áridos en que se basa el cargo, presentó con fecha 4 de noviembre de 2011, una DIA por un proyecto de extracción de áridos en el río Cachapoal, ubicado a poca distancia del estero de Codegua. El proyecto involucró montos de extracción anuales de 300.000 m<sup>3</sup>. En dicha DIA Áridos Cachapoal debió presentar un Estudio Hidrológico, Hidráulico y Mecánico Fluvial, el cual, como se indica en la misma DIA, tuvo por objeto "...determinar las condiciones normales de depositación y socavación de material en el cauce del río Cachapoal, para así concebir los efectos que producirá la extracción de áridos". En la DIA se acompañó también un plan de explotación, el cual incluyó un plan de cierre y abandono. Dentro de las observaciones que el SEA de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins realizó a la empresa en el ICSARA, se encontraba, el realizar una descripción de las formaciones vegetales, así como la elaboración de una línea de base de fauna de la zona a intervenir. Además, se observa la necesidad de incorporar acciones a ejecutar por efecto de arrastre de sólidos de acuerdo a lo informado en el Análisis de Mecánica Fluvial, ya que, como se manifiesta, "*puede generar efectos negativos para el riego en un sector eminentemente agrícola*".

**504.** En el presente caso, al tratarse de un proyecto que eludió su ingreso al SEIA no se cuenta con los estudios que permitan valorar de manera completa los efectos que el proyecto tendría, tanto por la emisión de contaminantes, por la afectación de la hidrodinámica del cauce del estero, como para la flora y fauna local. **No obstante, se tienen antecedentes de que, dado el volumen de extracción, existiría un riesgo concreto de que algunos de estos efectos sí podrían verificarse.**

<sup>28</sup> Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, Rol R-51-2014, considerando 116, p. 77.



**505.** En este sentido, la DGA de Rancagua, en su Of. Ord. N°58, del 1 de febrero de 2017, ha señalado que, fruto de la extracción, *“...el eje hidráulico del estero fue modificado, lo que ante una crecida como la ocurrida en abril de 2016, podría direccionar las aguas en forma errática hacia la ribera izquierda o derecha del cauce”*<sup>29</sup>.

**506.** Según lo que fue descrito en la sección correspondiente a la configuración de la infracción N°1, la extracción de áridos se materializó en el sector ubicado en el costado sur del estero de Codegua, en el sector colindante al Autódromo. El área de extracción asciende aproximadamente a 78.754 m<sup>2</sup> y el volumen total de las excavaciones tiene un volumen de al menos 195.726 m<sup>3</sup>. El área de extracción se encuentra en un sector próximo a áreas de viviendas y a una distancia aproximada de solo 1 kilómetro del poblado de Codegua.

**507.** Teniendo presente las características de la extracción, la cual no contó con una planificación técnica; las dimensiones del cauce del estero; la cercanía de los sectores poblados; y los episodios de crecidas que ha mostrado el estero, se puede estimar que el riesgo identificado por la DGA de Rancagua, consistente en el posible desborde del estero en períodos de crecidas, aunque se trata de un riesgo que no se ha verificado aún en los hechos, sí constituye un riesgo concreto, que se deriva de la infracción cometida.

**508.** En el Informe de Verificación Hidráulica que fue presentado por Inversiones Estancilla, con fecha 21 de abril de 2017, uno de los objetivos que se plantean es el *“...realizar un análisis hidráulico, de sedimentación y de socavaciones, demostrando que la situación actual permite el escurrimiento ante eventos de crecidas máximas, sin riesgos de desbordes ni de socavaciones, manteniéndose estable ambas riberas, y que si dicho pretil no existiera, igualmente se mantienen la condiciones de seguridad libre de desbordes”*.

**509.** El objetivo trazado es cubierto en el numeral 3 del aludido informe, en el cual se aborda el análisis hidráulico. En particular, se utiliza el Programa Computacional de modelación hidráulica HEC-RAS 4.1., contemplando caudales de eventos de crecidas máximas instantáneas del Estero Codegua, los cuales tienen una probabilidad de ocurrir cada 2, 5, 10, 20, 50 y 100 años.

**510.** En el Informe de Verificación Hidráulica, se analizan diferentes Perfiles Transversales del cauce del estero Codegua, a la altura del Autódromo de Codegua, y se concluye que para un episodio que el máximo nivel de aguas (TR=100 años) no alcanza el nivel de suelo del lado interno del Pretil. La conclusión a la que se arriba sobre este punto, en el numeral 3.2. del informe, es que, *“[s]egún los resultados que arroja la modelación del cauce, indican que se produce escurrimiento en régimen de torrente en todos los escenarios estudiados y que para T=100 años, este escurrimiento está confinado por ambas riberas”*.

**511.** Al momento de ponderar las conclusiones a las que arriba el Informe de Verificación Hidráulica, debe tenerse en cuenta que este no expone un fundamento técnico que valide la utilización del programa computacional HEC-RAS 4.1. Además, para la modelación realizada se utilizaron 45 perfiles transversales del cauce del estero Codegua con una distancia de 40 metros entre cada perfil, sin exponer antecedentes sobre las condiciones de bordes, lo cual es información relevante para asegurar una correcta modelación. En el Informe de

---

<sup>29</sup> La crecida a la que hace alusión la DGA ocurrió el 15 de abril de 2016, fecha en la cual los caudales del estero Codegua y del Río Cachapoal tuvieron un incremento que llevó a las autoridades a decretar alerta amarilla en la zona.



Verificación Hidráulica tampoco se proporcionan los valores de entrada, los cuales permitirían replicar los resultados expuestos, corroborando de este modo sus conclusiones.

**512.** Independiente de las observaciones planteadas precedentemente, el Informe de verificación Hidráulica contribuye a descartar parcialmente la existencia de un riesgo asociado a la afectación del cauce del estero Codegua, como consecuencia de la extracción de áridos realizada en la construcción del proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua, sin embargo, no permite descartar el riesgo identificado por la DGA de manera total.

**513.** En consecuencia, **si bien no se puede tener certeza precisa sobre los efectos que ha generado la extracción de áridos en el cauce del estero Codegua, ya que para ello se requeriría justamente la evaluación ambiental cuya omisión fundamenta el cargo, sí se cuenta con antecedentes de que la remoción de material sin una planificación técnica ha significado un peligro de que el comportamiento del estero pueda alterarse, generando inundaciones, especialmente en episodios de crecidas. El Informe de Verificación Hidráulica presentado por Inversiones Estancilla, permite minimizar la evaluación de dicho peligro, aunque no permite descartarlo.**

**514.** Por otro lado, se debe considerar que no se cuenta con antecedentes de que en eventos de crecidas el riesgo identificado se haya transformado en un resultado dañoso la fecha, ello a pesar de haber acaecido eventos de crecidas como el ocurrido a inicios del año 2016. Esto también permite acotar el riesgo a la salud de la población identificado.

**515.** Con los antecedentes disponibles, **se puede considerar que el peligro para la salud de las personas asociado a la Infracción N°1, es un riesgo concreto, que sin embargo, puede ser calificado de envergadura baja.**

**516.** En cuanto al **Infracción N° 2**, referida a la no construcción de barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto, ni haber implementado una medida complementaria de atenuación de ruido consistente de arborización, los efectos negativos que esta infracción podría generar se encuentran dados por la no reducción de los niveles de ruido del Autódromo de Codegua.

**517.** Tal como se indicó al fundamentar la gravedad de la infracción, en la evaluación ambiental del proyecto se contempló la implementación de las barreras acústicas y de la arborización, como una manera de evitar la superación de la norma de emisión de ruidos. En el estudio acústico, elaborado por la consultora Control Acústico Gerard Ingeniería Acústica SpA, incorporado en el Anexo 3 de la Adenda 1 de la Evaluación Ambiental del proyecto, se indica que la modelación efectuada proyecta superaciones por parte del Autódromo de Codegua en el punto número 2 y número 3, excediendo 9 y 6 dB la norma, respectivamente. Esto es lo que justifica la implementación de las medidas, las cuales tendrían por efecto reducir los índices de presión sonora hasta niveles bajo la norma.

**518.** Las mediciones de ruidos que fueron realizadas en el sector colindante al Autódromo de Codegua con posterioridad al inicio de su operación y que han sido reunidas en el presente procedimiento sancionatorio, dan cuenta de un conjunto de superaciones, las cuales confirman la importancia de estas medidas de control de ruidos no implementadas.



**519.** Las primeras mediciones fueron realizadas por el ingeniero acústico Luis Barrie y fueron registradas en el informe titulado Medición de Ruido Producto de la Operación del Autódromo Internacional de Codegua, acompañado por la denunciante doña Olga León Segura. En este informe se señala que en cuatro de los cinco puntos monitoreados el D.S. N°38/2011 del MMA no es cumplido, con superaciones que van desde 1 dB a los 10 dB. Las mediciones realizadas por la SMA el día 7 de noviembre de 2014, por su parte, muestran superaciones en el punto de monitoreo ubicado en el sector de la Candelaria, las cuales van entre 6 dB y 27 dB en dos puntos de medición. Finalmente, la propia empresa, en el contexto de la ejecución del Programa de Cumplimiento presentado por ella, realizó un conjunto de mediciones de ruido en el punto de recepción, las cuales también mostraron superaciones de hasta 11 dBA.

**520.** Al momento de ponderar el peligro para la población como un efecto negativo derivado de la infracción, debe tenerse en cuenta que esta expresión está referida a un riesgo objetivamente creado por un hecho, acto u omisión imputable al infractor, susceptible de convertirse en un resultado dañoso. En este caso, la no inclusión de medidas de carácter mitigatorio de ruido, implica, por la propia naturaleza de la medida un riesgo de superación de la norma de emisión. Este riesgo se ha verificado en los hechos, según las mediciones que han podido realizarse. Este riesgo se verifica los días de realización de eventos automovilísticos, que en el caso del Autódromo de Codegua, son los días viernes, sábado y domingo. En el caso del fin de semana, se trata de días en los cuales las personas tienden a estar más en sus hogares, ejerciendo su descanso laboral.

**521.** El ruido ambiental constituye actualmente un problema de salud pública reconocido a nivel mundial<sup>30</sup>. Se entiende por ruido, un caso particular de sonido, el cual genera una sensación de molestia. Esto implica que el ruido cuenta con dos elementos, uno físico (el sonido) y uno subjetivo (la molestia)<sup>31</sup>.

**522.** La evidencia muestra que los efectos sobre la salud que puede generar la exposición a niveles elevados de ruidos incluyen discapacidad auditiva, hipertensión y cardiopatía isquémica, estrés y alteraciones del sueño<sup>32</sup>. Adicionalmente, existe una evidencia de que el ruido puede afectar el rendimiento cognitivo y el desenvolvimiento social<sup>33</sup>. En el caso de niños, la exposición a ruidos molestos puede causar hiperactividad y disminución del rendimiento escolar<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> GOINES, Lisa. HAGLER, Louis. Noise Pollution: A Modern Plague. South Med J. 100(3):287-294, 2007. A nivel de la normativa internacional, esta preocupación se ve reflejada, por ejemplo, en la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. En ella se reconoce al ruido ambiental como uno de los mayores problemas medioambientales en Europa. Dentro de las exigencias que impone a los estados parte, se encuentra *"...la adopción de planes de acción por los Estados miembros, tomando como base los resultados de los mapas de ruidos, con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y a mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea satisfactoria..."*

<sup>31</sup> Ruido y Salud. OSMAN Observatorio de Salud y Medio Ambiente de Andalucía. (2010) [en línea] <<http://www.osman.es/project/ruido-y-salud-2/>>. p.7.

<sup>32</sup> PASSCHIER-VERMEER, Willy. PASSCHIER, Wim F. Noise Exposure and Public Health. Environmental Health Perspectives. 108 (1): 123-131, 2000. STANSFELD, S. HAINES, M. BURR, M. BERRY, B. LERCHER, P. A review of environmental noise and mental health. Noise Health.2(18): 1-8, 2000.

<sup>33</sup> Supra.

<sup>34</sup> Op. cit. KAMP, Irene. DAVIES, Hugh. Environmental noise and mental health: Five year review and future directions. 9th International Congress on Noise as a Public Health Problem (ICBEN) (2008) [en línea] <[http://www.icben.org/2008/PDFs/van\\_Kamp\\_Davies.pdf](http://www.icben.org/2008/PDFs/van_Kamp_Davies.pdf)>.

523. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que las personas difieren fuertemente en su sensibilidad a los ruidos, dependiendo de factores personales y contextuales<sup>35</sup>. Factores personales inciden, debido a que existen personas que cuentan con una sensibilidad mayor a ruidos molestos. Por otro lado, factores contextuales tienen relevancia porque el mismo ruido puede afectar de diferentes maneras dependiendo del contexto en que son percibidos. Así por ejemplo, la exposición a un ruido que es buscada por alguien, como el asistente a un evento musical, puede no resultarle molesta a esa persona; sin embargo, la misma exposición puede ser percibida como muy negativa por un vecino que no ha buscado dicha exposición.

524. En el caso de la legislación chilena, el D.S. N°38/2011 del MMA es la norma que se ha propuesto fijar los límites tolerables de ruido, de modo de que estos no lleguen a generar una afectación a la salud. En su artículo primero señala, justamente, que su objetivo es “...proteger la salud de la comunidad mediante el establecimiento de niveles máximos de emisión de ruido generados por las fuentes emisoras de ruido que esta norma regula”.

525. En definitiva, en el presente caso, por la no implementación de medidas mitigatorias de ruido, se ha podido verificar un riesgo para la salud de las personas, por la emisión de ruidos a niveles que pueden afectar la salud. Este riesgo, tal como se ha señalado a propósito de la gravedad de la infracción, no es posible sostener que tiene un carácter significativo, pero de igual modo, por el tiempo que se extendió, ha generado un riesgo de entidad media, que será valorado en la determinación de la sanción concreta a ser aplicada.

526. Respecto al daño, en el presente caso no hay antecedentes que permitan confirmar que se haya generado un daño efectivo a la salud de la población, ni tampoco se ha verificado una pérdida, disminución, detrimento o menoscabo significativo sobre el medio ambiente o a uno o más de sus componentes.

**527. En razón de lo indicado, la superación de los límites de presión sonora señalados en la norma de emisión constatada, constituye un riesgo en el caso concreto, que se considera de nivel medio, lo cual incidirá en la determinación de la sanción específica.**

528. Sobre la **Infracción N° 3**, la afectación del cauce del estero Codegua – por la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero, corresponde analizar los efectos que estas acciones pueden tener sobre el comportamiento del estero Codegua, así como los peligros asociados al desprendimiento del material depositado. Lo anterior sólo acotado a la eliminación de las defensas fluviales preexistentes y a la construcción del Talud Norte, no así a las obras de extracción, ya que, como se ha desarrollado en el capítulo correspondiente a la configuración de la infracción, ellas serán consideradas sobre la Infracción N°1.

529. En el IFA Autódromo de Codegua 2014 se adjuntó la Minuta Técnica de la DOH, por su visita realizada al recinto del Autódromo de Codegua el día 10 de septiembre de 2014. En ella se deja constancia de la construcción del Talud Norte, estimando que su volumen corresponde a 198.000 toneladas, de material no consolidado. Se indica además que este talud fue construido sobre las barreras fluviales existentes en el lugar.

530. Con el objeto de poder recabar antecedentes sobre los posibles efectos que esta construcción podía tener, el día 26 de diciembre de 2016, se decretaron un conjunto de diligencias de prueba. En el resuelto quinto de la Res. Ex. N°17/ Rol D-

---

<sup>35</sup> KAMP. Op. cit.

27-2014, mediante la cual se decretaron las diligencias, se resolvió oficiar a la DOH de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins, para que especifique los posibles riesgos asociados a la extracción de áridos realizada en el cauce del estero Codegua; el relleno de un pretil no consolidado al costado del mismo estero, en el sector del Autódromo Internacional de Codegua; la eliminación de tres barreras fluviales ubicadas en el mismo sector, así como las medidas de mitigación o remediación que podrían ser implementadas para evitar los riesgos asociados a dichas obras. En el resuelvo sexto, se resolvió oficiar a la DGA de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins, para que detalle los posibles riesgos asociados a la extracción de áridos realizada en el cauce del estero Codegua; el relleno de un pretil no consolidado al costado del mismo estero, en el sector del Autódromo Internacional de Codegua; la eliminación de tres barreras fluviales ubicadas en el mismo sector.

**531.** La respuesta de la DGA fue recibida con fecha 1 de febrero de 2017. En ella se señala que *"...la extracción desde el cauce de más de 198.000 m<sup>3</sup> de material fluvial, representa un riesgo para la vida y salud de la población de la comuna de Codegua, toda vez que el eje hidráulico del estero fue modificado, lo que ante una crecida como la ocurrida en abril de 2016, podría direccionar las aguas en forma errática hacia la ribera izquierda o derecha del cauce (...) Lo anterior representa un riesgo mayor si se considera que el pretil o muro acústico, construido por la empresa sin la aprobación previa de este Servicio, no cumple la función de defensa fluvial y no se consideró la fundación o protección en base a enrocados"*. (énfasis agregado).

**532.** Por otro lado, la respuesta de la DOH fue recibida el día 3 de febrero de 2017. En el Informe Técnico acompañado a su respuesta se señala sobre el Talud Norte que *"[e]l muro construido, ha sido desarrollado en base a material fluvial extraído directamente del cauce del Estero Codegua, el cual entrega la sensación de seguridad frente a las crecidas del estero. Sin perjuicio de lo anterior, el desarrollo del muro disminuyó la caja del escurrimiento del estero frente a crecidas, considerando que las obras de protección desarrolladas en el sector quedaron sepultadas"* (énfasis agregado). Se agrega que *"[p]or los diferentes procesos erosivos del cauce del estero Codegua (Natural, Extracciones de áridos), las obras de protección de riberas se han visto afectadas quedando "colgadas" (expuestas sus fundaciones), y en algunos puntos destruidas"*.

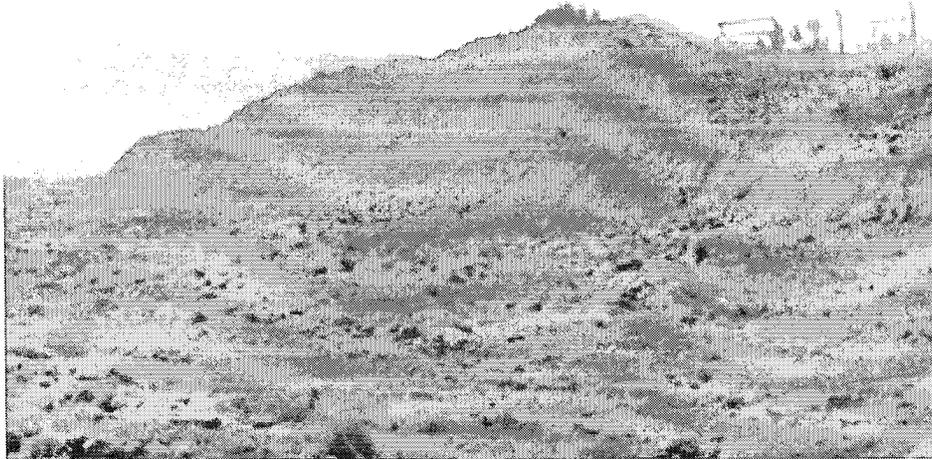
**533.** Finalmente en las conclusiones del Informe Técnico se indica lo siguiente: *"Una de las principales consecuencias de las extracciones de áridos sin control, es el aumento de las erosiones que el cauce puede ocasionar en crecida. El estero Codegua se caracteriza por tener una fuerte pendiente y gran poder erosivo en crecida (...) Como se indicó, el muro construido entrega la sensación de protección de ribera frente a crecida del cauce, sin embargo por las características constructivas es vulnerable haciendo que el cauce pueda romperlo e inundar los sectores poblados aguas abajo (...) Como también se expuso, bajo este muro existen defensas fluviales, que en la actualidad al considerar las condiciones del cauce, se encuentran "colgadas" haciendo que sus fundaciones estén expuestas frente a las solicitaciones del cauce. Lo anterior se puede comprobar verificando las condiciones actuales de las obras de protección de riberas construidas aguas abajo del Autódromo de Codegua (...) En resumen, por las condiciones actuales del cauce, las obras construidas no cumplen su finalidad de protección de ribera, quedando expuesta la localidad poblada de Codegua e incluso Graneros"*.

**534.** En consecuencia, se señala que la construcción del Talud Norte no cumple con la función de defensa fluvial, sino que, por el contrario, eliminó las defensas existentes y las reemplazó por una obra que entrega una sensación de seguridad de frente a crecidas, sin embargo, que por sus características es vulnerable a erosionarse e inundar los sectores poblados aguas abajo. Esto último ya se ha verificado en los hechos, tal como lo señala el mismo



Informe Técnico de la DOH, en el que se manifiesta que “[e]n la Figura 4 se muestra imagen de muro acústico erosionado, posterior a las crecidas del estero en el mes de abril de 2016. Con lo anterior, se demuestra la vulnerabilidad de la obra indicada frente a crecidas del estero”. La figura que se indica es la que se incorpora a continuación:

**Imagen N°12:** Sector del Talud Norte erosionado.



**Fuente:** Informe Técnico remitido por la DOH el 3 de febrero de 2017.

**535.** La información descrita implica que la construcción del Talud Norte representa un riesgo concreto para la salud de las personas que se encuentran aguas abajo del estero Codegua en el sector colindante al Autódromo de Codegua. Como se aprecia en la I. Sat. N°9, aguas abajo del Autódromo de Codegua se encuentran sectores poblados tanto en el costado Sur como en el costado Norte. Sobre el número de personas cuya salud se ha puesto en riesgo, se trata de un aspecto que será ponderado más adelante en el presente Dictamen, a propósito de las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA.

**536.** La significancia del riesgo la salud provocado, está dada por los efectos que la intervención del cauce puede conllevar, los cuales, según indica tanto la DGA como la DOH, podría tratarse de inundaciones en los poblados. Además debe tenerse en cuenta que el riesgo generado se extiende desde la construcción del Talud Norte, en una fecha próxima a agosto de 2014, hasta el presente, ya que a la fecha no se han realizado las obras necesarias para contener el riesgo. Estas obras, tal como señala la DOH, solo pueden ser la remoción del Talud Norte, y la restitución de las defensas fluviales preexistentes.

**537.** Para cuantificar el riesgo de desprendimiento de Talud Norte a causa de la erosión, se utilizará la ecuación de USLE para realizar la estimación de la tasa de erosión en dos escenarios distintos. El primero es la evaluación de la tasa erosión del muro construido, únicamente la ladera próxima al estero y que ante eventos de erosión hídrica desprenderá sedimentos en dirección al estero. Debe tenerse en cuenta que la ladera del muro tiene un largo aproximado de 20 metros con un 80% de gradiente. El segundo escenario consiste en evaluar la tasa de erosión de una ladera típica con mismo largo del muro (20 metros) pero con un 9% de gradiente. Con referencia a lo anterior, se comparan dos escenarios distintos para cuantificar la intervención realizada.

**538.** La Ecuación Universal de Pérdidas de Suelos (USLE), es una ecuación empírica desarrollada por el departamento de agricultura de Estados Unidos



(USDA), que es la herramienta más ocupada para estimar las pérdidas de suelo ocasionadas por la erosión hídrica. La tasa de erosión se estima de siguiente forma:

$$A = R \cdot K \cdot LS \cdot C \cdot P$$

**539.** Donde,  $A$  es la pérdida de suelos calculada por unidad de superficie ( $t \text{ ha}^{-1} \text{ año}^{-1}$ ),  $R$  es el índice de erosión pluvial ( $\text{MJ cm ha}^{-1} \text{ h}^{-1} \text{ año}^{-1}$ ),  $K$  es el índice de erodabilidad del suelo ( $t \text{ h MJ}^{-1} \text{ cm}^{-1}$ ),  $LS$  es el factor topográfico producto de los factores longitud de pendiente y gradiente,  $C$  es el factor de cultivo y  $P$  es el factor de prácticas de conservación de suelos agrícolas.

**540.** Un parámetro difícil de medir es la erosividad de la lluvia a causa que pocos países lo registran de forma continua. Es por ello que el año 2011 Bonilla y Vidal<sup>36</sup> a través de la recopilación de información de más de 270 años perteneciente a 16 estaciones meteorológicas ubicadas en la zona Central de Chile, desarrollaron una ecuación empírica que permite correlacionar con un alto grado de precisión ( $r^2 = 0,88$ ) la precipitación anual con la erosividad anual, creada principalmente para utilizar de forma accesible el modelo USLE en situaciones en donde no se tiene conocimiento de la variable de erosividad anual. Asimismo, en la investigación realizada calibran las constantes de ajuste de la ecuación para estimar la erosividad en función de la localización de las estaciones meteorológicas. La ecuación utilizada en el presente informe es la desarrollada por Bonilla y Vidal, pero ajustando sus constantes para la estación de Rengo que es la estación más cercana a Codegua, además, tiene un coeficiente de determinación igual a 0,78, la ecuación se expone a continuación:

$$R = 0,596 \cdot P^{1,044}$$

**541.** Donde,  $P$  es la cantidad de lluvia acumulada en el año (mm).

**542.** Con referencia a lo anterior, se recopiló la información pluviométrica de la estación meteorológica de Rancagua para los años 2014, 2015 y 2016, siendo la estación más próxima a Codegua que contiene información actualizada y disponible; perteneciente a la Dirección de General de Aguas.

**543.** Para determinar la erodabilidad del suelo ( $K$ ), se utilizó una correlación entre la textura del suelo y la erodabilidad, a causa que no se tiene como dato la composición textura (arcilla, limo, arena y materia orgánica) del suelo utilizado para la construcción del muro. Por medio de fotografías y los comentarios registrados en los informes y actas de inspección, la composición textura del suelo se puede inferir que es arenoso franco y por lo tanto su erodabilidad es 0,31.

**544.** Para determinar el factor largo y pendiente de la ladera ( $LS$ ), se debe emplear la siguiente ecuación:

$$LS = (0,065 + 0,0456 \cdot (\alpha) + 0,006541 \cdot (\alpha)^2) \cdot \left(\frac{\beta}{22,1}\right)^{0,5} \quad (3)$$

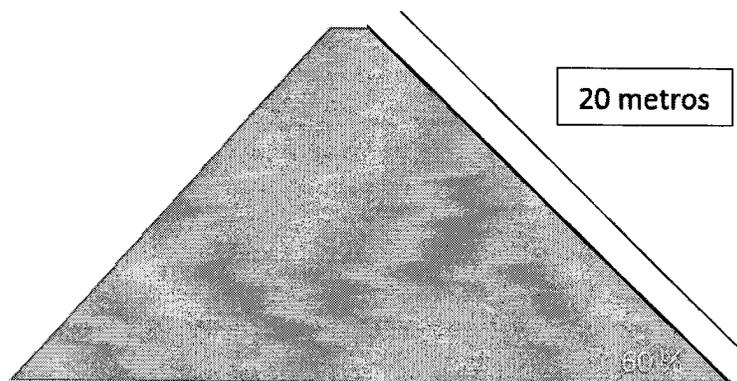
**545.** Donde,  $\alpha$  es el gradiente de la ladera (%) y  $\beta$  es el largo de la ladera (m).

<sup>36</sup> Carlos A. Bonilla, Karim L. Vidal, Rainfall erosivity in Central Chile, Journal of Hydrology, Volume 410, 126-133. Disponible en línea: <https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2011.09.022>

546. El factor de cultivo (C) representa el efecto de la cobertura en la superficie en la ladera ante eventos de erosión hídrica. Puede obtener un valor máximo de 1 que significa que el suelo está descubierto (sin cubierta vegetal). Según los hechos constatados el muro incorpora piedras que disminuyen el impacto directo de la gota de agua con las partículas del suelo es por ello que el valor de C para este caso es igual a 0,7.

547. Finalmente, el factor de manejo (P) representa las prácticas que se generan en el suelo y que repercuten en las tasas de erosión, por ejemplo, labranza. Al no realizarse ninguna práctica el valor del factor de manejo es igual a 1.

548. El primer escenario a modelar consiste en estimar la tasa de erosión de la ladera del muro adyacente al estero Codegua que fue construido por Inversiones Estancilla. Para ello se utilizó la información pluviométrica anual de los años 2014, 2015 y 2016, registrada por la estación meteorológica Rancagua. Al emplear la ecuación USLE para estimar la magnitud del evento de erosión, se usó la ecuación desarrollada por Bonilla y Vidal para estimar la erosividad anual (R), asimismo, se estimó la erodabilidad (K) en función de la textura del suelo que se puede inferir que es arenoso franco; los factores de largo y pendiente de la ladera (LS), cobertura de suelo (C) y la práctica de suelo (P) se definieron según lo indicado en el presente informe. Las características del muro fueron constatadas por el informe desarrollado por el DOH y por el software Google Earth, logrando dimensionar el largo y el gradiente de la ladera. Lo anterior se expone en la siguiente figura:

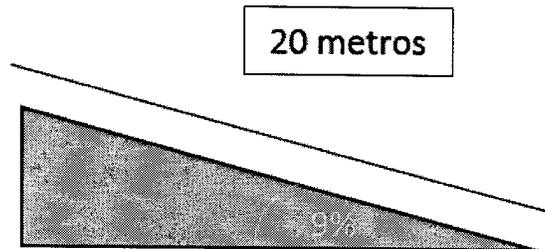


549. Utilizando la ecuación USLE, los resultados obtenidos se exponen en la siguiente tabla:

Año	Estación	USLE					
	P	R	K	LS	C	P	A
	mm	MJ cm ha <sup>-1</sup> h <sup>-1</sup> año <sup>-1</sup>	t h MJ <sup>-1</sup> cm <sup>-1</sup>				t ha <sup>-1</sup> año <sup>-1</sup>
2014	263,5	200,69	0,11	25	0,7	1	387,35
2015	337,7	260,03	0,11	25	0,7	1	501,87
2016	369,8	285,89	0,11	25	0,7	1	551,78
Promedio							480,34

550. El segundo escenario a modelar consiste en estimar la tasa de erosión de una ladera típica del mismo largo del muro (20 metros) y con un 9% de gradiente. Se utiliza de igual forma la información pluviométrica anual de los años 2014, 2015 y 2016, registrada por la estación meteorológica Rancagua. Al emplear la ecuación USLE para estimar la magnitud del evento de erosión, se usó la ecuación desarrollada por Bonilla y Vidal para estimar la erosividad anual (R), asimismo, se estimó la erodabilidad (K) en función de la textura del suelo que se puede inferir que es arenoso franco; los factores de largo y pendiente de la ladera (LS),

cobertura de suelo (C) y la práctica de suelo (P) se definieron según lo indicado en el presente informe. Las características de la ladera se exponen en la siguiente figura:



551. Utilizando la ecuación USLE, los resultados obtenidos se exponen en la siguiente tabla:

Año	Estación	USLE					
	P	R	K	LS	C	P	A
	mm	MJ cm ha <sup>-1</sup> h <sup>-1</sup> año <sup>-1</sup>	t h MJ <sup>-1</sup> cm <sup>-1</sup>				t ha <sup>-1</sup> año <sup>-1</sup>
2014	263,5	200,69	0,11	0,95	0,7	1	14,77
2015	337,7	260,03	0,11	0,95	0,7	1	19,14
2016	369,8	285,89	0,11	0,95	0,7	1	21,05
Promedio							18,32

552. Los resultados obtenidos indican que la construcción del muro al tener una ladera pronunciada promueve el desprendimiento de sedimentos en eventos de erosión hídrica, estimando que la tasa de erosión hídrica en promedio es de 480,34 t ha<sup>-1</sup> año<sup>-1</sup>, material que será depositado de forma no controlada al estero Codegua existiendo un riesgo en el cambio de morfología del mismo; y siendo un potencial impacto ante crecidas del estero a causa que la acumulación de sedimento puede generar un cambio de trayectoria de los flujos hidrológicos. Asimismo, se estimó la tasa de erosión en una ladera típica para poder comparar de forma cuantitativa la diferencia generada por intervenir la superficie. Los resultados obtenidos indican que una ladera típica en promedio tiene una tasa de erosión igual a 18,32 t ha<sup>-1</sup> año<sup>-1</sup>. Finalmente, se debe destacar que en la superficie en que se construyó el muro aumentó aproximadamente en un 2.500% la tasa de erosión hídrica en comparación a las condiciones de la superficie sin intervenir, los resultados obtenidos evidencian que la intervención realizada tiene un potencial impacto ambiental.

553. El Informe de Verificación Hidráulica acompañado por Inversiones Estancilla, aporta información referida al comportamiento hidráulico de una franja de estero Codegua correspondiente a 1.800 metros en el área de operación del Autódromo de Codegua. Este incorpora un análisis granulométrico de suelos del sector de emplazamiento del pretil; antecedentes respecto de la construcción del pretil (dimensiones y material de construcción); un análisis hidráulico; un análisis de gasto sólido; y estudio de socavaciones.

554. El Informe de Verificación Hidráulica concluye que los valores de las profundidades de socavaciones ante eventos de crecidas con un tiempo de retorno de 100 años alcanzan valores máximos de 20 cm, con lo cual se estima que no reviste peligrosidad para la estabilidad del pretil y se desprende que ambas riberas son suficientemente estables no siendo necesarias su reforzamiento con obras.

555. Tal como se ha señalado más arriba en el presente Dictamen, el análisis efectuado en el Informe de Verificación Hidráulica presenta deficiencias respecto a su fundamentación y metodología, las cuales limitan su posible revisión. Estas se refieren principalmente a la falta de información sobre los criterios de selección del modelo hidráulico HEC-RAS 4.1 así como la explicación de las ecuaciones físicas o empíricas que lo conforman o los *inputs* del modelo para dar trazabilidad de la información metodológica.

556. Junto con lo anterior, debe tenerse en cuenta que la utilización de la relación Meyer, Peter & Müller para estimar el gasto sólido, únicamente se emplea cuando la granulometría del lecho es uniforme. En el Informe de verificación Hidráulica se indica una homogeneidad en la composición textural del suelo, sin embargo, se analizan muestras de suelo que fueron recolectadas a 3 metros de profundidad, escenario en el cual predomina la homogeneidad en la composición textural. Lo ideal es realizar una recolección de muestra de suelo con una profundidad de 10-30 cm aproximadamente para poder evaluar la composición textural. Por último, se debe destacar que el método Meyer, Peter & Müller es una ecuación empírica, considera granulometría extendida, no incorpora efectos de sobreexposición y escondimiento en la coraza del río. En base a lo anterior una ecuación más óptima a ser utilizada hubiera sido Wilcock & Crowe.

557. Independiente de las deficiencias antes aludidas, el análisis hidráulico de sedimentación y de socavaciones, concluye que, ante eventos de crecidas máximas con un tiempo de retorno de 100, 50, 20, 5 y 2 años, se evidencia que se puede presentar gasto sólido y socavaciones en diferentes magnitudes. Este análisis no incluye lo que puede ser el efecto erosivo acumulativo de episodios de este tipo, o de menor caudal, pero repetidos en el tiempo. Tampoco toma en consideración la erosión por otras vías que no son el incremento del caudal del estero, como por ejemplo la erosión por pluviosidad, que ha sido analizada más arriba.

558. En consecuencia, la evidencia reunida, da cuenta de que el Talud Norte efectivamente se encuentra expuesto a factores erosivos, los cuales pueden implicar desprendimiento de material al cauce del estero. Esto a su vez, como lo señala la DOH, puede afectar el cauce del estero, modificándolo. El riesgo asociado a este hecho radica en la incidencia que esta modificación puede tener en la dirección del agua del estero y su eventual desviación a sectores poblados. Si bien este riesgo es verificable, no es posible con la información que se encuentra disponible, estimar que este es un riesgo de alta gravedad, ni tampoco que se vaya a verificar de manera inminente. Por el contrario, los antecedentes tenidos a la vista permiten hablar de un riesgo bajo sobre la salud de la población ubicada aguas abajo, el cual además se verificaría de manera gradual.

559. En consecuencia, **a la luz de los elementos de prueba tenidos a la vista, se considerará que la infracción ha implicado un riesgo de afectación al medio ambiente y a la salud de las personas de nivel bajo, lo cual se tendrá en consideración al momento de determinar la sanción específica a ser aplicada.**

560. En cuanto a la **Infracción N° 4**, correspondiente a la construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto, consistente en un boulevard y un helipuerto, no se han podido constatar la generación de efectos negativos para el medio ambiente asociados a dichos incumplimientos.

561. Como se ha señalado en forma previa en el presente dictamen, en el caso del helipuerto, el riesgo mayor asociado a la habilitación de dicha infraestructura, es la operación de helicópteros en los momentos de eventos automovilísticos. La



circulación de helicópteros puede generar episodios acotados pero particularmente intensos de incremento de los niveles de ruido, especialmente considerando que las señalizaciones del sector del helipuerto indican siete espacios de aterrizaje de helicópteros, es decir se espera que opere más de uno en forma simultánea.

**562.** La propia empresa ha manifestado en sus descargos que el helipuerto sí fue utilizado, aunque solo por algunas aeronaves. No se indica qué días y, por lo tanto, no se puede saber si dichos días existieron mediciones de ruidos, lo cual podría haber permitido analizar los efectos de la operación de dichas aeronaves en los niveles de presión sonora.

**563.** Por lo anterior, sólo puede indicarse que, los días de utilización del helipuerto pudieron haberse generado episodios puntales de incremento de los niveles de presión sonora, los cuales pueden haber causado molestia en los vecinos, **pero no puede sostenerse que de ellos se hay podido derivar un riesgo para la salud de las personas, siquiera de nivel bajo.**

**564.** En relación a la construcción del boulevard, no existen antecedentes de su operación, por lo tanto, no es posible vincular su construcción con daños o peligros específicos al medio ambiente. No existe tampoco la constatación de un peligro real que la habilitación de estas instalaciones hayan podido generar. En consideración a ello, **no existe un daño o peligro asociado, ya sea éste de índole ambiental o no, motivo por el cual, esta circunstancia no será considerada para determinar la sanción específica que corresponde aplicar a la infracción.**

**565.** En relación a la **Infracción N° 5**, correspondiente a la realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7, sábado 8 y domingo 9 de noviembre de 2014, se ha indicado que los efectos de dichos incumplimientos se encuentran asociados principalmente al aumento de los niveles de ruido fuera de los horarios autorizados. Si bien es cierto en uno de estos días se verificaron superaciones a la norma de ruido por la SMA, estas superaciones forman parte del cargo N°8, por lo tanto, en esta parte solo corresponde referirse a los posibles daños o peligros asociados al no cumplimiento del horario autorizado.

**566.** Para los efectos de evaluar el potencial daño o peligro generado por la infracción, debe considerarse que la operación fuera de lo horarios autorizados se pudo verificar en solo tres días y en ellos no se extendió el funcionamiento fuera del horario diurno contemplado por el D.S. N°38/2011 del MMA. Por estas razones, si bien se trata de un incumplimiento de la RCA, **no se puede establecer que este se encuentre asociado a algún daño o peligro ya sea sobre el medio ambiente o de otro tipo. Por este motivo, esta circunstancia no será considerada para determinar la sanción específica que corresponde aplicar a la infracción.**

**567.** En relación a la **Infracción N° 6**, correspondiente a la no implementación de la medida de reforestación con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original, el incumplimiento a este tipo de medida de naturaleza compensatoria trae consigo la no realización de una acción favorable para el medio ambiente, la cual busca equilibrar una acción dañina realizada en forma previa.

**568.** En este caso Inversiones Estancilla efectuó una corta no autorizada de 13,7 hectáreas de formaciones xerofíticas para realizar labores de despeje del trazado de la pista del autódromo y para las áreas destinadas a infraestructura. El titular al hacerse cargo de la medida de reforestación, compensaría ese daño, generando microhábitats



favorables para protección de especies de baja movilidad, así como salvaguardando la condición paisajística del entorno del proyecto. Estas condiciones, al no materializarse la medida de reforestación, no fueron desarrolladas.

**569.** La inactividad de Inversiones Estancilla ha privado de la generación de un escenario más favorable para el medio ambiente, que compensara el daño previamente generado, sin embargo, en atención al tiempo de retraso de ejecución de la medida, al volumen de especies que debían ser reforestadas y los objetivos de la reforestación en este caso, se estima que **no hay antecedentes para estimar que a infracción ha generado un daño al medio ambiente en sí.** Esto no obsta, en ningún caso que la empresa no continúe estando sometida a la obligación de reforestación y, consecuentemente, de generar ese escenario más favorable para el medio ambiente.

**570.** Sobre la **Infracción N°8**, referida a la superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 MMA, el IFA Autódromo de Codegua 2014, elaborado por la División de Fiscalización de esta Superintendencia, así como el resto de los antecedentes reunidos, no permiten confirmar que se haya generado un daño o consecuencias negativas producto de la infracción, al no haberse constatado una pérdida, disminución, detrimento o menoscabo significativo al medio ambiente o uno o más de sus componentes, ni otras consecuencias negativas. Por lo tanto, el daño no está acreditado en el presente procedimiento sancionatorio sobre la referida infracción.

**571.** En cuanto al peligro, debe considerarse que, en el presente procedimiento, el IFA Autódromo de Codegua 2014, da cuenta de mediciones de Nivel de Presión Sonora en dBA, conforme a las disposiciones del D.S. N° 38/2011 del MMA, realizadas en horario diurno, el día 7 de noviembre de 2014, respecto del funcionamiento del Autódromo de Codegua. Según se desprende de dicho informe y sus anexos, las mediciones se efectuaron en tres puntos poblados cercanos al Autódromo, los cuales fueron identificados como Receptor Ns° 1, 2 y 3. El resultado de las mediciones indicó, que, en el punto Receptor N°2 se realizaron dos mediciones, verificándose superaciones de 6 dBA y 23 dBA; mientras que en el punto Receptor N°3 se realizaron dos mediciones constatándose dos superaciones de 27 dBA.

**572.** Cabe indicar que un elemento fundamental en la ponderación del riesgo generado producto de la infracción, es la magnitud de las excedencias en la presión sonora generada, por sobre el límite permitido por la norma. Lo anterior, considerando que la relación entre los valores medidos de presión sonora expresados en Decibeles A, se encuentran definidos en una escala de naturaleza logarítmica, por tanto la percepción del volumen del ruido emitido tiene una relación exponencial respecto de la presión sonora generada.

**573.** Respecto a la relación entre esta Infracción y la Infracción N°2, en lo que se refiere al riesgo generado, debe tenerse en cuenta que las excedencias medidas el día 7 de noviembre de 2014, tal como ha sido considerado previamente en el presente dictamen, permiten confirmar la importancia de las medidas de control de ruido que fueron contempladas en la RCA N°86/2012. Por ello, el riesgo asociado a estas excedencias fue valorado dentro del riesgo a la salud generado por la Infracción N°2. Sin embargo, por la magnitud de las excedencias a la norma de ruidos, que en este caso alcanzan hasta 27 dBA por sobre la norma, el riesgo que ha sido valorado en la Infracción 2 por la no construcción de las barreras de ruido, no permite cubrir toda la dimensión del riesgo a la salud. Tal como se manifiesta en el estudio Evaluación de Impacto Acústico, acompañado a la Adenda 1, las medidas de control de ruidos tenían como propósito la disminución de las emisiones de ruido en hasta 9 dBA. Esta disminución se esperaba en el punto de medición N°2, ubicado justamente en el sector de la Candelaria. Es decir, el riesgo asociado a la no construcción de las barreras acústicas, se limita a esta disminución



esperada de 9 dBA. Sin embargo las excedencias que forma parte de la Infracción N°8 fueron por 27 dBA. Es decir, se puede estimar que incluso si las barreras hubieran sido instaladas diligentemente, por las actividades desarrolladas el día 7 de noviembre de 2014 en el Autódromo se habrían generado excedencias a la norma de ruido, las cuales pueden ser estimadas, de manera aproximada, en 18 dBA (la excedencia medida en terreno, menos el efecto mitigatorio proyectado en la evaluación ambiental).

574. En definitiva, independiente de que parte del riesgo a la salud generado por la Infracción N°8 fue ponderado a propósito de los efectos de la Infracción N°2, se debe ponderar como un riesgo propio de la Infracción N°8, aquella parte de las excedencias que se habría generado de todas maneras incluso con las medidas mitigatorias implementadas.

575. Como se ha indicado en forma previa en el presente dictamen, el ruido excesivo puede tener efectos en la salud de las personas, causando enfermedades asociadas al estrés, tales como enfermedades al corazón, alta presión sanguínea, accidentes cerebrovasculares, úlceras y otros problemas digestivos. En el presente caso, ese riesgo a la salud, asociado a excedencias de 18 dBA, será considerado de relevancia media, en atención a las dimensiones de las superaciones, el que se trata de eventos que son realizados regularmente y que se organizan en días de descanso para la población que habita cercana al Autódromo.

576. Por tanto, la superación de los niveles de presión sonora señalados en el D.S. N° 38/2011 del MMA, constatada en cuatro ocasiones puntuales por mediciones realizadas por Fiscalizadores de la SMA, el día 7 de noviembre de 2014, indicada en el IFA Autódromo de Codegua 2014 y sus Anexos, incluso considerando el efecto mitigatorio proyectado de las barreras acústicas no construidas, y que fundan el Cargo N°2, permite inferir que se ha acreditado un peligro para la salud de las personas de una relevancia media.

577. Respecto la Infracción N°9, correspondiente al no cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre el comprobante de entrega de planos *Asbuilt* en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado, debe señalarse que, en la línea de lo manifestado en forma previa en el presente dictamen, **no se puede sostener que la negativa a la entrega de información haya generado un daño o un peligro sobre el medio ambiente o de otro tipo, lo anterior considerando que el incumplimiento referido a la modificación del proyecto sin evaluación ambiental previa, fue de igual modo acreditado por otros medios.** Esta circunstancia no será considerada para determinar la sanción específica que corresponde aplicar a la infracción.

578. Finalmente, en relación a la Infracción N°10, según la cual Inversiones Estancilla realizó eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días, los efectos negativos asociados a dicho incumplimiento se refieren a la superación de la norma de ruidos principalmente, ya que este fue el fundamento que se tuvo a la vista para la dictación de la medida precautoria.

579. Al momento de realizar los eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre de 2014, no se encontraban implementadas las medidas de mitigación de ruidos exigidas por la RCA del proyecto, sin las cuales, según el propio contenido de la RCA N°86/2012 se podían generar superaciones de la norma de ruidos. Adicionalmente existía el precedente de que la SMA había realizado mediciones el día 7 de noviembre de 2014, las cuales



habían mostrado superaciones. Teniendo en cuenta dichos antecedentes, junto con el hecho de que tampoco se encontraban implementadas otras medidas de reducción de ruidos, como las que con posterioridad fueron incorporadas con el programa de cumplimiento, es posible determinar que existió un peligro claro de que el incumplimiento provocara nuevas superaciones. No obstante, la concreción del peligro antes descrito en un daño, no pudo verificarse en los hechos, ya que el día señalado no se realizaron monitoreos de la norma de ruidos.

**580.** En consecuencia, puede considerarse que la infracción sí generó un riesgo para la salud de las personas, en la medida en que este implicó operación del Autódromo de Codegua bajo condiciones no seguras y que pudieron implicar superaciones a la norma de ruidos. Este peligro se estima que tiene una relevancia baja, en la medida en que los días en los cuales este se verificó fueron solo dos; además de que el evento automovilístico que se realizó no fue una competición de motocicletas y, por ende, las emisiones sonoras pudieron haber sido menores a las de un día de operación normal.

ii. **Número de personas cuya salud pudo afectarse por la infracción (artículo 40, letra b) de la LO-SMA).**

**581.** La circunstancia correspondiente al número de personas cuya salud pudo afectarse por la infracción, tal como se indica en la Guía Para la Determinación de Sanciones de la SMA, aplica tanto para afectaciones actuales, ya sea enfermedades agudas o crónicas, como también a la generación de condiciones de riesgo, sean éstas significativas o no, conforme a lo que haya sido identificado en la circunstancia de la letra a) del artículo 40.

**582.** Al respecto, debe señalarse en primer lugar que en el presente caso no se ha detectado que ninguna de las infracciones causadas por la empresa hayan ocasionado una afectación concreta para la salud de la población. No obstante, este criterio permite examinar no sólo las afectaciones concretas y ciertas a la salud de la población producto de los hechos constitutivos de infracción, sino también el número potencial de personas afectadas<sup>37</sup>. A continuación se analizará la concurrencia de esta circunstancia en cada una de las infracciones.

**583.** En cuanto a las **Infracciones N°1 y N°3**, ambas han generado riesgos vinculados con la alteración del cauce del estero Codegua y las posibles modificaciones en el curso de agua que ello puede causar. Por este motivo, la determinación del número de personas cuya salud pudo afectarse será analizado en conjunto.

**584.** La relación entre la modificación del eje hidráulico producto de la extracción de áridos ante una eventual crecida del estero Codegua y su área de inundación puede determinarse conservadoramente de acuerdo al estudio Actualización Plan de Desarrollo Comunal de Codegua Periodo 2014 – 2017 Ilustre Municipalidad De Codegua 2015, el cual establece que: *“En Codegua las zonas más expuestas a inundación corresponden al cauce del estero Codegua y los fondos de quebradas Mal Potrerillos y Los Maquis [...] Las inundaciones en la localidad Codegua son recurrentes, pues la concentración de lluvias en un período reducido (cuatro meses) y la pendiente existente entre la zona cordillerana y la depresión intermedia favorecen el desarrollo de desbordes del estero Codegua.* El mismo plan señala que en el año 2000

<sup>37</sup> Esta tesis ha sido avalado por la Corte Suprema, la que ha señalado en sentencia de reemplazo, de fecha 4 de junio de 2015, que *“El texto de la norma, a juicio de estos sentenciadores, no requiere probar que se haya afectado la salud de las personas, sino que debe establecerse la posibilidad de la afectación, cuestión que la SMA realizó en monitoreos nocturnos en que quedó establecido la superación de los niveles establecidos en el Decreto Supremo N°146 del año 1997.”* Corte Suprema. Sentencia de reemplazo, causa Rol 25931-2014, 4 de junio de 2015.



*“...se produjo un desborde del estero Codegua en el sector de “Estancilla”. La torrencialidad del caudal, los sedimentos y rodados de diversos tamaños que arrastró, ocasionaron la destrucción de pedraplenes y gaviones socavando la ribera sur e inundando una vasta zona urbana”.*

585. En la Imagen 13 se presenta un área de riesgo de inundación del estero Codegua.

**Imagen N°13:** Área de riesgo de inundación del estero Codegua, según PLADECO.



**Fuente:** Elaboración propia en base a PLADECO Municipalidad de Codegua.

586. El riesgo sobre la salud de las personas está dado por la posibilidad de que se direccionen las aguas en forma errática hacia la ribera izquierda o derecha del cauce, producida por una crecida del caudal del estero Codegua. De esta forma, es presumible señalar que dicha “forma errática” considere una superficie de afectación menor a la contemplada en el área de inundación producto de la condición morfológica y de pendiente de la zona, la cual produce un ensanchamiento de la caja del estero en las inmediaciones del Autódromo, para luego estrecharse a una distancia de 1,5kms. Por ello, el comportamiento errático sería de tipo localizado, no extendiéndose más allá de la zona estrecha del estero a una distancia aproximada de 200 metros de ambas riberas. Por tanto, se realizará un análisis conservador en base a la población que habita en el área demarcada en la antedicha figura, limitada hasta el área de 427 hectáreas. En base a lo anterior, y de modo de obtener un número de potenciales afectados producto de la posibilidad de que se direccionen las aguas en forma errática hacia la ribera izquierda o derecha del cauce, se procedió a realizar la técnica de geo-visualización<sup>38</sup> de modo de identificar áreas

<sup>38</sup> Slocum et. al., 2010; Robinson. 2011; Mateos, 2012. Slocum, Terry A.; McMaster, Robert B.; Kessler, Fritz C. y Howard, Hugh H., 2010. Thematic Cartography and Geovisualization. Pearson. 559pp. ISBN: 978-0-13-801006-5. Robinson, A. C., 2011. «Supporting synthesis in Geovisualization». International Journal of geographic informa/ion science. 25, pp. 211-227. Mateas, P. 2012. Geovisualización de desigualdades

residenciales que se encuentren dentro del área de inundación anteriormente identificada y que podría presentar un riesgo de afectación a la población producto del cambio en la hidrodinámica del estero.

**587.** De la mencionada geo-visualización, se pudo observar que en el tejido urbano edificado y rural en los alrededores del área de afectación, se identifican residenciales. Estas áreas se presentan en la Imagen N°14 en donde se puede observar que el área rural habitada identificada dentro del área de riesgo de inundación, corresponde a parcelas de agrado y conjuntos habitacionales. Dentro del área de influencia de la fuente, de manera particular en el área identificada como residencial, mediante la geo-visualización se pudieron observar alrededor de 30 hogares (principalmente casas). De manera de cuantificar la cantidad de personas potencialmente afectadas por la fuente emisora, se consideró que el número medio de personas por hogar, es de 4 personas, basado en las características de superficie y número de habitaciones promedio de cada casa, vale decir 120 personas.

**588.** La Imagen N°14 muestra la superficie considerada para el conteo de población que potencialmente se vería afectada por la infracción.

**Imagen N°14** Superficie de riesgo de afectación a la salud por modificación del comportamiento del cauce del estero Codegua.

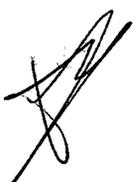


Fuente: Elaboración propia.

**589.** En conclusión, la presente circunstancia es aplicable al caso concreto, puesto que si bien no existen certeza de afectación efectiva, sí existe riesgo respecto de un número de potencialmente afectados, es decir, de personas cuya salud podría eventualmente verse afectada por la ocurrencia de la infracción.

---

sociodemográficas: nuevas tendencias en la web social. En: La población en clave territorial. Procesos, estructuras y perspectivas de análisis. Actas del XIII Congreso de la Población Española. Santander, Ministerio de Economía y Competitividad. Gobierno de Cantabria, Asociación de Geógrafos Españoles y Universidad de Cantabria. Págs. 507-515. ISBN: 978-84-695-4480-8.



590. En virtud de lo anterior, el número de personas potencialmente afectadas descrito más arriba, será considerado como un factor para determinar el componente de afectación de la sanción específica que corresponde aplicar.

591. En cuanto a la **Infracción N° 2**, con el objeto de determinar el número de eventuales afectados por los ruidos emitidos desde la fuente emisora se procedió, como primer etapa, a analizar la información contenida en el informe Evaluación de Impacto Acústico Línea de Base – Proyección y Evaluación Niveles de Presión Sonora Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua, acompañado en la evaluación ambiental del proyecto, que muestra la etapa de operación del proyecto sin considerar la incorporación de barreras acústicas ni arborización complementaria como medida de mitigación de ruido. En él se indica que en estado de operación del Autódromo, se forma un polígono que señala el valor de 55 dB(A) a 60 dB(A) el que alcanza con un radio concéntrico de 1,6 a 1,9 km desde la fuente, sin considerar la implementación de las medidas de mitigación de ruido.

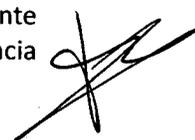
592. Superponiendo la anterior información con la base de datos del Censo 2002, sistematizada en el programa Redatam, se determinó que si bien existen una parte de la manzana censal N° 6102011001010 que está contenida dentro del área que determina la modelación de propagación de ruido, la cantidad de personas contenidas dentro del radio de afectación de ruido es de un orden menor, alcanzando las 32 personas, tal como es posible apreciarlo en la siguiente figura:

Imagen N°15: Vista aérea de la zona de influencia del proyecto según evaluación ambiental.



Fuente: Elaboración propia.

593. Teniendo en cuenta lo anterior, y en forma alternativa, se considerará un análisis de la imagen que entrega la actual visualización del software Google Earth correspondiente al año 2014, basado en la técnica de geo-visualización, y de modo de obtener un número de potenciales afectados producto de las emisiones generadas por la fuente emisora de ruido, identificando áreas residenciales que se encuentren dentro del área de influencia de la fuente.



**Imagen N°16:** Sectores Identificados en los alrededores de la fuente de ruido. Se identifican 2 sectores residenciales.



Fuente: Elaboración propia.

594. De la mencionada geo-visualización, se pudo observar que en el tejido urbano edificado en los alrededores de la fuente de emisión de ruido, se identifican dos sectores residenciales. Éstas áreas se presentan en la Ilustración N° 16, en donde se puede constatar que el área en color anaranjado, al oeste de la fuente emisora, que corresponde a área residencial considerada en el Censo 2002 y un área rural habitada identificada con color azul al norte de la fuente. En ambos sectores se encuentran los receptores sensibles, en relación a las emisiones de la fuente. Dentro del área de influencia de la fuente, de manera particular en el área identificada como residencial, mediante la geo-visualización se pudieron identificar alrededor de 55 hogares, principalmente casas. Del mismo modo, de manera de cuantificar la cantidad de personas potencialmente afectadas por la fuente emisora, se consideró que el número medio de personas por hogar, es de 4 personas, basado en las características de superficie y número de habitaciones promedio de cada casa, vale decir 220 personas, las que sumadas a las identificadas mediante técnica de superposición de imágenes del Censo 2002, **resulta un total general de 252 personas.**

595. En virtud de lo anterior, el número de personas potencialmente afectadas antes descrito, será considerado como un factor para determinar el componente de afectación de la sanción específica que corresponde aplicar.

596. Respecto a la **Infracción N°4**, correspondiente a la construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación ambiental del proyecto, consistente en un boulevard y un helipuerto, cabe indicar que, tal como se ha indicado a propósito de la letra a) del art. 40 de la LO-SMA, no se ha comprobado que la infracción haya provocado un peligro real sobre el medio ambiente o la salud de las personas. En atención a ello, **no existen antecedentes en el presente caso que permitan afirmar que el cargo haya generado un número potencial de personas afectadas**, por este motivo esta circunstancia no será considerada en la determinación de la sanción final.

597. Sobre la **Infracción N°5**, correspondiente a la realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014, tal como se ha manifestado en forma previa en el presente dictamen, no existen antecedentes de que las



superaciones en los horarios establecidos por la RCA para la realización de carreras hayan generado un peligro para la salud de las personas. En este sentido, **no existe tampoco un grupo de personas cuya salud pudo haberse encontrado potencialmente afectada por la infracción**, razón por la cual esta circunstancia no será considerada en la determinación de la sanción final.

**598.** Respecto a la **Infracción N°6**, correspondiente a la no incorporación de la medida de reforestación con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original, se ha señalado que este incumplimiento ha generado un daño de envergadura baja sobre el medio ambiente; pero no se ha identificado un riesgo sobre la salud de la población. Por este motivo, **no existe tampoco un número de personas que pudo potencialmente haber sido afectada a propósito de la infracción**, razón por la cual esta circunstancia no será considerada para la determinación de la sanción final.

**599.** Respecto a las **Infracciones N°8 y N°10**, referidas a la superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 MMA, con el objeto de determinar el número de personas cuya salud pudo verse afectada producto de la infracción y, tomado además en consideración que ambas infracciones tiene la misma naturaleza por cuanto tratan sobre materias de operación del Autódromo, vale decir, la realización de eventos deportivos consistentes en carreras automovilísticas, es perfectamente plausible indicar que el número de personas cuya salud pudo afectarse puede determinarse, en la práctica, de cuantía similar para ambos hechos infraccionales. De esta forma, la superación de límites de la norma de emisión para la zona rural en 76 dBA, esto es 27 dBA sobre lo permitido en la norma de emisión de ruido producto del evento deportivo que se disputaba en el AIC el día 07 de noviembre de 2014 y el hecho de efectuar carreras automovilísticas los días 6 y 7 de diciembre de 2014, permiten inferir que se afecten a un equivalente número de personas producto de la realización de eventos automovilísticos al interior del AIC.

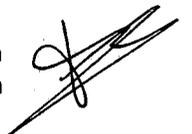
**600.** Ahora bien, para definir dicho número de personas, con el objeto de determinar el número de eventuales afectados por los ruidos emitidos desde AIC, se procedió a determinar de manera previa los niveles de ruido producto del fenómeno de propagación del ruido en campo libre, utilizando la expresión que determina que la amplitud del nivel de presión del sonido emitido desde una fuente puntual es, en cada punto, inversamente proporcional a la distancia a la fuente. Dicho de otra forma, el fenómeno de disminución de la intensidad sonora presenta una disminución de 6 dB cada vez que se duplica la distancia a la fuente<sup>39</sup>, ello utilizando la siguiente formula:

$$L_p = L_x - 20 \log_{10} \frac{r}{r_x} \text{ db}$$

**601.** De esa forma, se ha utilizado la expresión antedicha, considerando además que el máximo nivel de presión sonora registrado en el punto identificado como P3 situado a una distancia lineal de aproximadamente 700 metros, mientras se efectuaban competencias de clasificación en el AIC, fue de 76 dB(A)<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> Harris, Cyril, Manual para el control de ruido Instituto de estudios de administración local, Madrid, 1977. p. 74. Según la ecuación, si se conoce el nivel de presión sonora  $L_x$ , en decibelios, a una distancia  $r_x$ , el nivel  $L_p$  se encontrará a la distancia  $r$

<sup>40</sup> Según el D.S. 38/2011, artículo 9°.- Para zonas rurales se aplicará como nivel máximo permisible de presión sonora corregido (NPC), el menor valor entre: Nivel de Ruido de Fondo + 10 dB(A) o NPC para Zona III de la Tabla N° 1 del D.S 38/2011



602. El Cuadro N°12 muestra el resultado de la propagación sonora en campo libre para el nivel de ruido registrado en el punto P3. Por otra parte, el Cuadro N°12 muestra dichos radios de alcance de propagación.

**Cuadro N°12:** Propagación en campo libre del nivel de ruido registrado en el punto P3

NPS dB(A)	Distancia (m)
67	700
61	1.397
55	2.787

Fuente: Elaboración propia.

603. Al superponer la base de datos del Censo 2002, sistematizada en el programa Redatam junto al área representada por los radios de representatividad de niveles de propagación de ruido, se puede apreciar en la Imagen N°17 que además de población rural que habita en la zona colindante al Autódromo de Codegua, existe población en zonas denominadas, Codegua y La Punta, la cual hace que en el marco de la aplicación del D.S. N°38/2011 del MMA se cumplan niveles de presión sonora distintos a los establecidos en zona rural dependiendo de su homologación respecto del instrumento de planificación territorial atingente.

**Imagen N°17:** Propagación en campo libre del nivel de ruido y superposición de manzanas censales (Censo 2002)



Fuente: Elaboración propia.

604. De modo, y dados los niveles de ruido que se determinan mediante la propagación por distancia, es factible indicar que la porción de población cuya salud pudo afectarse se determina en consideración a la población que habita en las 15

*[Handwritten signature]*

manzana censales N°6102011001010, 6102011001020, 6102011001030, 6102011001040, 6102011001050, 6102011001060, 6110041001020, 6110041001030, 6110041001060, correspondientes a los sectores de Codegua y La Punta. Tomando en consideración la superposición de información de población del Censo 2002 sistematizada en el programa Redatam, en conjunto con los niveles de intensidad sonora determinados conservadoramente a partir del modelo de propagación sonora, se aprecia que se alcanza el nivel de 55 dBA<sup>41</sup> a una distancia de 2.780 metros, por tanto, la población cuya salud pudo afectarse se determina como toda aquella que se localiza al interior de dicho radio y que, en este caso, corresponde a 4.100 personas.

**605.** Para todas aquellas áreas pobladas que no están determinadas bajo ninguna manzana censal y que, bajo la técnica de geo visualización, evidencian que se trata de zonas habitadas, el tratamiento para determinar el número de personas cuya salud pudo afectarse producto de la infracción requiere de forma previa distinguir lo indicado en el artículo 6, numeral 22 del antedicha regulación define al ruido de fondo como: “[...] *aquel ruido que está presente en el mismo lugar y momento de medición de la fuente que se desea evaluar, en ausencia de ésta [...]*”. De esta manera, es coherente entonces señalar que la medición fundante de la formulación de cargos efectuada el día 7 de noviembre de 2014, en horario de las 17:00hrs para el punto identificado como “punto 3” sector La Candelaria, representa al lugar y momento de medición mientras no se encontraba en operación del Autódromo no pudiendo hacerse extensible dicho valor a otras zonas rurales que no cuenten con una medición válida de ruido de fondo de acuerdo al D.S. N°38/2011 del MMA

**606.** Tomando en consideración la representatividad espacial de las mediciones de ruido de fondo establecido en el D.S. N°38/2011 del MMA y consideraciones respecto de la técnica de geo visualización, es posible afirmar que el potencial se circunscriben al área del sector la Candelaria asciende a 1.100 personas.

**607.** Es así como se concluye que las superaciones de la norma de ruidos, por los ruidos diurnos producto de actividades deportivas automovilísticas efectuadas los fines de semana en el Autódromo de Codegua, tiene la potencialidad de afectar la salud de más de 5.200 personas.

**608.** Sobre la base del análisis indicado, la presente circunstancia es aplicable al caso concreto, puesto que si bien no existen antecedentes que permitan afirmar con certeza que haya personas cuya salud se vio afectada producto de las emisiones sonoras desde el AIC, sí existe un número de potenciales afectados, es decir, de personas cuya salud podría haberse visto afectada por la infracción.

**609.** Respecto a la **Infracción N°9**, correspondiente al no cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre el comprobante de entrega de planos *Asbuilt* en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado, se trata de una infracción sobre la cual no se han constatado efectos negativos sobre el medio ambiente o la salud de las personas. Por este motivo, **no existe tampoco un número de personas que pudo potencialmente haber sido afectada a propósito de la infracción**, razón por la cual esta circunstancia no será considerada para la determinación de la sanción final.

iii. **Vulneración al sistema de control ambiental**  
**(artículo 40 letra i) de la LO-SMA.**

<sup>41</sup> Valor límite de nivel de presión sonora corregido determinado para la zona II, vale decir: aquella zona definida en el Instrumento de Planificación Territorial respectivo y ubicada dentro del límite urbano, que permite además de los usos de suelo de la Zona I, Equipamiento de cualquier escala.

**610.** Esta circunstancia tiene una vinculación directa con el componente de afectación de la sanción. Tal y como señala el documento que describe las Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones de la SMA, el componente de afectación busca principalmente *“...reflejar la proporcionalidad de la sanción, en relación **tanto con la seriedad de la infracción** y sus efectos, como con las características propias del infractor y su conducta”* (énfasis agregado), lo que, junto al componente del beneficio económico, permite generar un adecuado desincentivo al incumplimiento, plasmando así el fin preventivo de la sanción. La circunstancia de la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental permite ponderar de mejor manera la seriedad de la infracción, considerando el tipo de norma infringida, su objetivo ambiental, el grado de incumplimiento, entre otros elementos.

**611.** De acuerdo a lo anterior, incluso en aquellos casos en los cuales no es posible constatar efectos sobre el medio ambiente o la salud de las personas, en conformidad a la letra a) del artículo 40 de la LO-SMA, el componente de afectación deberá igualmente reflejar la seriedad de la infracción y los efectos negativos que esta ha implicado para el esquema regulatorio. Ello se verá representado en el valor de seriedad de la sanción específica, mediante la ponderación de la circunstancia de la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental.

**612.** La valoración de la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental, es algo que la metodología de determinación de sanciones aplicada por la SMA, siguiendo modelos comparados<sup>42</sup>, ha incorporado en virtud de la letra i) del artículo 40 de la LO-SMA, la cual permite que se ponderar *“[t]odo otro criterio que, a juicio fundado de la Superintendencia, sea relevante para la determinación de la sanción”*. El desarrollo más acabado de esta circunstancia ha sido expuesto en la Guía de Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales, la cual, en su página 29, se señala lo siguiente: *“El grado de afectación que provoca la infracción específica sobre el funcionamiento del sistema de control ambiental y la confianza depositada en él, es algo que debe ser ponderado por el organismo administrativo sancionador al momento de la determinación de la sanción. Lo anterior, en atención a que esta última, en el ámbito administrativo, se encuentra regida, entre otros principios, por el de proporcionalidad, el cual **obliga a ajustar la intensidad de la consecuencia sancionatoria a la gravedad específica de la infracción**”* (énfasis agregado).

**613.** Al analizar esta circunstancia, es importante distinguir aquellas infracciones en las cuales se ha considerado que se ha verificado la circunstancia de letra a) del artículo 40 de la LO-SMA, y que además la verificación de ella tiene el importancia para concentrar la evaluación del valor de seriedad de la infracción. Según lo desarrollado en los considerandos previos, las infracciones donde ello ocurre y, en consecuencia, no será ponderada la circunstancia de la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental, son las infracciones Ns° 2 y 8.

---

<sup>42</sup> Considerando las particularidades de cada modelo, se pueden mencionar los siguientes casos a modo meramente ejemplar: Estados Unidos (EPA. Policy on Civil Penalties, 1984, p. 14. Disponible en: <https://www.epa.gov/sites/production/files/documents/epapolicy-civilpenalties021684.pdf> [última consulta: 08 de mayo de 2017]), Canadá (Ontario Ministry of the Environment and Climate Change. Guideline for implementing environmental penalties (Ontario Regulations 222/07 and 223/07). May 2012, p. 12-16. Disponible en: <https://www.ontario.ca/document/guideline-implementing-environmental-penalties-ontario-regulations-22207-and-22307> [última consulta: 08 de mayo de 2017]) y Escocia (Scottish Environment Protection Agency, Guidance on the Use of Enforcement Action, 2016, p. 50. Disponible en: <https://www.sepa.org.uk/media/219242/enforcement-guidance.pdf>).



**614.** Respecto a la **Infracción N°1**, correspondiente a la extracción industrial de áridos del estero Codegua sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental que lo autorice, debe tenerse en cuenta que la norma infringida es la obligación de ingreso al SEIA, contenida en el artículo 10 de la ley 19.300, la cual señala además el lista de proyectos que deberán ingresar al SEIA. En específico, la letra de ingreso que resulta aplicable a las acciones realizadas por Inversiones Estancilla es la contemplada en su letra i), la cual incorpora los “[p]royectos de desarrollo minero, incluidos los de carbón, petróleo y gas comprendiendo las prospecciones, explotaciones, plantas procesadoras y disposición de residuos y estériles, así como la **extracción industrial de áridos, turba o greda**”.

**615.** La falta de ingreso al SEIA de la extracción industrial de áridos llevada adelante por Inversiones Estancilla implicó, por un lado, que la el Servicio de Evaluación Ambiental y los demás organismos sectoriales con competencia ambiental, no hayan contado con la información necesaria para determinar el alcance del proyecto y sus posibles efectos e impactos; y, por otra, que la Comisión de Evaluación Ambiental de la VI Región no haya podido pronunciarse sobre su rechazo o aprobación, en este último caso, adoptando las medidas, acciones o gestiones pertinentes para hacerse cargo de los eventuales dichos efectos e impactos ambientales.

**616.** El SEIA, tal y como está definido por la Ley N° 19.300, asegura que cierto tipo de proyectos solo puedan ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental. Esto permite que la administración y la propia población, pueda contar con información *ex ante*, sobre los posibles efectos del proyecto sobre el medio ambiente. Asumiendo que el proyecto debió ingresar una Declaración de Impacto Ambiental, el titular de un proyecto debe entregar como mínimo, la siguiente información: i) una descripción del proyecto o actividad; ii) los antecedentes necesarios que justifiquen la inexistencia de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300; iii) la indicación de la normativa ambiental aplicable al proyecto, y la forma en que esta se cumplirá; iv) la indicación de los permisos ambientales sectoriales aplicables, y los requisitos y exigencias para el respectivo pronunciamiento.

**617.** La información indicada en el párrafo anterior, debe ser evaluada por los organismos que participan en el SEIA, para que conozcan el proyecto, lo evalúen y, en definitiva, lo califiquen ambientalmente, aprobándolo derechamente, aprobándolo con condiciones o rechazándolo. En este sentido, la autoridad podría haber solicitado la incorporación de medidas para hacer frente a eventuales impactos, o incluso, podría determinar que la modificación de proyecto debía ingresar al SEIA mediante un Estudio de Impacto Ambiental, lo que hubiera aumentado las imposiciones normativas del proyecto. En consecuencia, al ejecutar la modificación de proyecto sin ingresar al SEIA, el organismo evaluador pierde la posibilidad de hacer cumplir los requisitos legales y reglamentarios para la evaluación de proyectos.

**618.** De este modo, la elusión es una infracción que atenta contra uno de los principios centrales que informan la Ley N° 19.300, como lo es el principio preventivo, ya que al no aportar la información requerida, se desconocen completamente los alcances del proyecto y se imposibilita la adopción de medidas previas para contener los posibles efectos. Por ello, la infracción de elusión siempre genera una importante vulneración al sistema de control ambiental.

**619.** Respecto al grado de incumplimiento de la normativa, se debe señalar que la empresa no evaluó ni siquiera parcialmente la extracción de áridos aludida, ello a pesar de haber evaluado el proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua. La empresa tuvo la oportunidad de haber declarado la extracción industrial de áridos en dicha evaluación ambiental, pero ello no ocurrió.



**620.** El incumplimiento además se extendió a lo menos desde la fecha en la cual, según la evidencia reunida, se produjo el período más intensivo de extracción de áridos, lo cual coincide con la construcción del Talud Norte. Este período comienza, al menos, en el mes de noviembre de 2013, según se aprecia en la **I.Sat. N°5**, y se extiende hasta la fecha de formulación de cargos. Esto abarca un período de un año y un mes, aproximadamente. Debe tenerse presente que, a la fecha, Inversiones Estancilla no ha obtenido ha tramitado una evaluación ambiental en la cual se haga cargo de la extracción de áridos descrita. Solo se incluyó esta materia, aunque sin mucho desarrollo, en la DIA Equipamiento Deportivo Autódromo Codegüa, Fase 2, presentada por la empresa con fecha 31 de agosto de 2015, la cual fue declarada inadmisibles por el Servicio de Evaluación Ambiental de la VI Región, con fecha 3 de septiembre de 2015.

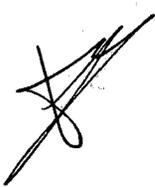
**621.** En consecuencia, **respecto a la Infracción N°1, se ponderará la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental para la determinación específica a ser aplicada, considerando el tipo de norma infringida así como su objetivo ambiental y el grado de incumplimiento, considerando que la importancia de esta vulneración ha tenido una significancia media.**

**622.** Respecto a las **Infracciones N°s 2, 3, 4, 5, 6 y 8**, todas ellas tienen en común que infringen preceptos contemplados en la RCA N°86/2012, que calificó favorablemente el proyecto. Como es sabido, la RCA pone término al proceso de evaluación de impacto ambiental, que constituye uno de los principales instrumentos preventivos y de protección ambiental con que cuenta la administración. Este procedimiento permite revisar las características futuras que tendrá el proyecto, anticipar sus efectos sobre el medio ambiente y determinar las medidas necesarias para abordar dichos eventuales efectos. En caso de ser favorable, la RCA establece las condiciones de funcionamiento de un determinado proyecto o actividad, en el marco de la normativa ambiental aplicable al proyecto, y en función de la magnitud e importancia de sus impactos ambientales<sup>43</sup>. De esta forma, el incumplimiento de la RCA, implica inevitablemente una merma en el objetivo que se traza este instrumento y en su efectividad. Por este motivo, el artículo 24 de la LBGMA establece que “[e]l titular del proyecto o actividad, durante la fase construcción y ejecución del mismo, deberá someterse estrictamente al contenido de la resolución de calificación ambiental respectiva”.

**623.** Respecto a la **Infracción N°3**, sobre la afectación del cauce del estero Codegua e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero, el compromiso normativo infringido se encuentra en el considerando N°6 de la RCA, en el cual se señala que *“se protege y mantiene el estado de las riberas del estero Codegua que limitan con el proyecto, en una franja continua conformada por las defensas fluviales existentes y las zonas de reforestación graficadas en el Plan de Corrección (...)”*. El objetivo de esta obligación de la RCA es que dicha área no se vea alterada sin una evaluación técnica previa, en la cual intervengan los organismos públicos competentes. Esto se ve confirmado por el hecho de que en la Adenda N°1 de la evaluación ambiental del proyecto, en el punto N°3, se entregó como respuesta a las preguntas Ns°23 y 24 del ICSARA N°1, que no era requisito la tramitación de los PAS 101 y 106, señaló que no se intervendrían las defensas fluviales estas ni la caja del cauce asociado a ellas.

---

<sup>43</sup> En este mismo sentido, Jorge Bermúdez señala respecto de la RCA: *“En caso de que esta calificación sea favorable, certificará que se cumple con todos los requisitos ambientales aplicables, incluyendo los eventuales trabajos de mitigación y restauración del entorno (art. 24 inc. 2° LBGMA). Además, aunque la norma legal no lo señala, el reglamento agrega que en el caso de los EIA, la RCA contendrá todas las medidas de mitigación, reparación y compensación (art. 60 letra d.3) RSEIA)”*. En: Bermúdez, Jorge. Fundamentos de Derecho Ambiental. 2da Edición. Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014, p. 311.



**624.** La obligación de no intervenir el cauce del estero ni las defensas fluviales buscaba evitar los riesgos de una intervención no evaluada, los cuales podían ir en contra de las función que cumplían dichas defensas, esto es, contener episodios de crecidas del estero de Codegua. Al haber intervenido dichas defensas fluviales, sepultándolas debajo del Talud Norte, se incumplió de manera completa este compromiso, levantando la necesidad urgente de que dicha obra sea evaluada técnicamente. El período en el cual duró dicho incumplimiento, se extiende desde, al menos, el mes de noviembre de 2013, según se aprecia en la **I.Sat. N°5**, y se extiende hasta la fecha de formulación de cargos. Igualmente, debe considerarse que la modificación de estas condiciones fue incorporada en la DIA Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua, Fase 2, presentada por la empresa con fecha 31 de agosto de 2015, la cual fue declarada inadmisibles por el Servicio de Evaluación Ambiental de la VI Región, con fecha 3 de septiembre de 2015.

**625.** En consecuencia, **respecto a la Infracción N°3, se ponderará la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental para la determinación específica a ser aplicada, considerando el tipo de norma infringida así como su objetivo ambiental y el grado de incumplimiento, considerando que la importancia de esta vulneración ha tenido una significancia media.**

**626.** Respecto a la **Infracción N°4**, referida a la construcción de infraestructura no evaluada ambientalmente, consistente en un helipuerto, debe señalarse que la parte de la RCA N°86/2012 que ha sido incumplida consiste en la descripción del proyecto, en el cual se indica la infraestructura que este tendrá. En esta parte se deben declarar las instalaciones con el objeto de que ellas puedan formar parte de la evaluación ambiental, incorporando eventualmente medidas adecuadas para gestionar dichos impactos.

**627.** En el caso del proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua, no se indicó en su descripción que este incluiría la instalación de helipuertos, ni tampoco la instalación de un Boulevard dirigido al comercio local, por lo cual estas instalaciones no formaron parte de la evaluación ambiental del proyecto. La construcción posterior de instalaciones no declaradas conlleva necesariamente un efecto negativo para el instrumento de gestión ambiental, ya que merma su efectividad. Este efecto negativo debe ser considerado al momento de ponderar la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental.

**628.** De todas formas la desviación en que incurrió Inversiones Estancilla respecto a la descripción del proyecto no se estima que se refiera a aspectos de especial significancia ambiental. En primer lugar, en atención a que estas modificaciones no afectaron las instalaciones sí evaluadas; y, en segundo lugar, debido a que no se trata de instalaciones que por su tipo se encuentren relacionadas con impactos ambientales significativos. En el caso del boulevard, su incidencia respecto a la evaluación ambiental del proyecto podría estar asociada al volumen de gente que asiste al Autódromo, lo cual no es clara, pero en todo caso sería una incidencia acotada. En el caso del helipuerto, su incidencia puede vincularse más con el tránsito de helicópteros y sus impactos en materia de ruidos.

**629.** Por las anteriores consideraciones, **al momento de valorar la sanción a ser aplicada para esta infracción se estimara que la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental ha tenido una significancia baja.**

**630.** En el caso de la **Infracción N°5**, referida a la realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre y domingo 9 de noviembre de 2014, se trata también de un incumplimiento al texto expreso de la RCA N°86/2012, en su considerando N°3.7.3.2., en el



cual se contemplan los horarios en los cuales puede operar el Autódromo de Codegua. Esta exigencia tiene como propósito el acotar los impactos que el Autódromo causa por su operación regular, a ciertos días y horarios. De este modo, en materia de ruidos y tráfico vial, se garantiza que el centro deportivo no va a afectar a los vecinos los días de semana, salvo el día viernes en la tarde, y los fines de semana a partir de las 15:00 hrs. Se trata, por lo tanto, de una obligación de suma relevancia en el conjunto de las obligaciones establecidas en la RCA, ya que limita el grado de impacto que tendrá el Autódromo en su conjunto en ciertos días determinados.

**631.** Respecto al grado de cumplimiento, sin embargo, debe señalarse que las superaciones en los horarios no fueron de una gran magnitud ni tampoco hay antecedentes de que estas hayan sido una práctica habitual de la empresa. **Por dichos motivos, se estima que, si bien la infracción constituye una infracción al sistema de control ambiental, ha tenido una significancia baja.**

**632.** Sobre la **Infracción N°6**, referida a la no reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original, se trata de un compromiso que se origina por la tala no autorizada que llevó adelante la empresa antes de que la RCA del proyecto fuera aprobada. Por este motivo la empresa había sido previamente sancionada, razón por lo cual en la evaluación ambiental se volvió a adquirir este compromiso, pero elevando el número de individuos a compensar.

**633.** La obligación contenida en la RCA tenía por objeto el compensar una tala ilegal de especies de Quiscos, Michay y Mayo, la cual había sido realizada sin que se tramitara previamente la autorización de CONAF. La compensación debía abarcar un área de 15,24 has.; con especies de espino, quillay y litre; y, con una densidad de plantas por hectáreas de 150 (espino), 150 (quillay), y 100 (litre). Este hecho fue verificado en el mes de septiembre de 2014.

**634.** Se trata, por lo tanto, de una medida relevante dentro del conjunto de exigencias de la RCA, ya que permitiría compensar un impacto ambiental ya acaecido. A pesar de ello, tal como ha sido acreditado en el presente procedimiento sancionatorio, la empresa no dio cumplimiento siquiera parcialmente a dicha exigencia. El retraso en el cumplimiento se extendió desde la aprobación de la RCA N°86/2012, fecha en la cual debía tramitarse el plan de manejo ante CONAF, hasta la formulación de cargos. Adicionalmente, debe señalarse de que Inversiones Estancilla no ha dado cuenta de que el compromiso adquirido haya sido finalmente cumplido.

**635.** En consecuencia, respecto a la **Infracción N°6**, se **ponderará la importancia de la vulneración al sistema de control ambiental para la determinación específica a ser aplicada, considerando el tipo de norma infringida así como su objetivo ambiental y el grado de incumplimiento, considerando que la importancia de esta vulneración tuvo una significancia media.**

**636.** Sobre la **Infracción N°9**, correspondiente al no cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre el comprobante de entrega de planos *Asbuilt* en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado, se trata de una infracción que vulnera las competencias con que cuenta la SMA, conferidas por el artículo 3 letra e) de la LO-SMA, para requerir de los sujetos sometidos a su fiscalización, las informaciones y datos que sean necesarios para el debido cumplimiento de sus funciones. Esta facultad constituye una herramienta importante para la SMA, con la cual puede



cumplir sus labores de fiscalización y, eventualmente, sanción de los incumplimientos a los instrumentos de gestión ambiental.

**637.** En el presente caso la información requerida y no entregada tenía como objeto el analizar el posible incumplimiento por parte de Inversiones Estancilla de la RCA N°86/2012, por la modificación del mismo. Por las características de la información requerida, además, por el hecho de haberse respondido el requerimiento respecto al resto de la información requerida, **se estimara que esta afectación al sistema de control ambiental ha tenido una significancia baja.**

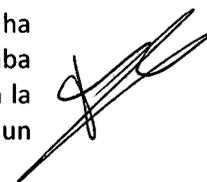
**638.** Finalmente, en relación a la **Infracción N°10**, relativa a la realización de eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días, la norma infringida es el artículo 48 de la LO-SMA, el cual regula las medidas provisionales que pueden ser dictadas por la SMA en los casos en los que, por un incumplimiento ambiental, se puede llegar a verificar un *daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas.*

**639.** Según lo señalado, las medidas provisionales son un instrumento con que cuenta la SMA para poder evitar situaciones de riesgo. Debe tenerse en cuenta que la SMA tiene como función principal el seguimiento y fiscalización de la normativa ambiental que es descrita en el artículo 2 de la LO-SMA, ejerciendo además funciones sancionatorias en el caso en que dicha normativa no sea cumplida. Estas competencias debe ir de la mano con la adopción de medidas dirigidas a enfrentar efectos inminentes sobre el medio ambiente o la salud de las personas que los eventuales incumplimientos pueden conllevar. Este es el motivo por el cual, el artículo 3 de la LO-SMA contempla, en sus las letras g) y h), las competencias de la SMA para suspender transitoriamente las autorizaciones de funcionamiento contenidas en las Resoluciones de Calificación Ambiental o adoptar otras medidas urgentes y transitorias, para el resguardo del medio ambiente, cuando la ejecución u operación de un proyecto o actividad genere un daño grave e inminente para el medio ambiente, a consecuencia del incumplimiento grave de las normas, medidas; o el proyecto genere efectos no previstos en la evaluación y como consecuencia de ello se pueda generar un daño inminente y grave para el medio ambiente.

**640.** Con un objetivo igualmente cautelar, el artículo 48 de la LO-SMA establece que, habiéndose iniciado el procedimiento sancionatorio el fiscal instructor del procedimiento podrá solicitar al Superintendente del Medio Ambiente, la adopción de alguna de las medidas que establece, dentro de las cuales se encuentra la Clausura temporal, parcial o total, de las instalaciones. El mismo artículo establece que dichas medidas pueden ser ordenadas, *con fines exclusivamente cautelares*, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador. En consecuencia, se trata de una norma de alta importancia ya que busca impedir situaciones de afectación sobre la cual se cuenta con antecedentes previos, los cuales permiten anticipar una hipótesis de riesgo o peligro. Además se trata de las únicas herramientas normativas con que cuenta la SMA para anticipar y controlar dichas afectaciones de manera rápida.

**641.** En el presente caso, la adopción de la medida de clausura temporal, solicitada al Tribunal Ambiental con fecha 3 de diciembre de 2014, tenía como propósito evitar que se superara la normativa de ruidos, el D.S. N°38/2011 del MMA, afectando con ello la salud de las personas que habitan colindantes al Autódromo de Codegua.

**642.** Respecto al grado de incumplimiento, se ha señalado que esta medida fue incumplida totalmente, en ambos días en los cuales se encontraba vigente. Sin embargo, también debe tenerse en cuenta que la empresa, si bien no cumplió con la orden de clausura, sí suspendió un evento de mayor envergadura, para realizar en su lugar un



evento en la cual participaría un menor número de vehículos. En este sentido, el incumplimiento de la medida se ve matizado por el hecho de que la empresa sí tomó en consideración la medida precautoria para modificar la planificación original, aunque no llegando a cumplir la medida del todo.

**643.** Las anteriores consideraciones llevan a concluir que **la importancia de la afectación al sistema de control ambiental generada por la infracción tienen una significancia media**, lo cual será ponderado en la determinación de la sanción específica que será aplicable al caso.

#### **C. Componente de afectación: Factores de incremento.**

**644.** A continuación, se procederá a ponderar todos los factores que pueden aumentar el componente de afectación.

##### **i. Intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma (artículo 40, letra d) de la LO-SMA.**

**645.** La intencionalidad, al no ser un elemento necesario para la configuración de la infracción, actúa en virtud de lo dispuesto en el artículo 40 de la LO-SMA, como un criterio a considerar para determinar la sanción específica que corresponda aplicar en cada caso. A diferencia de como se ha entendido en Derecho penal, donde la regla general es que se exija dolo para configurar el delito, la LO-SMA, aplicando los criterios asentados en el Derecho administrativo sancionador<sup>44</sup>, no exige como requisito o elemento de la infracción administrativa, la concurrencia de intencionalidad o de un elemento subjetivo más allá de la culpa infraccional o mera negligencia, la cual, tal como ha señalado la última jurisprudencia de la Corte Suprema<sup>45</sup>, se presume legalmente en las hipótesis de culpa infraccional por incumplimiento a una RCA

**646.** En relación a la intencionalidad en tanto circunstancia del artículo 40 de la LO-SMA, esta Superintendencia ha estipulado que para su concurrencia, no debe presentarse necesariamente un actuar doloso sino que comprende también la hipótesis en que el sujeto infractor conoce la obligación contenida en la norma, la conducta infraccional que se realiza y sus alcances jurídicos, criterio que ha sido confirmado por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago<sup>46</sup>. **De este modo, se entiende que habrá intencionalidad cuando pueda imputarse al sujeto conocimiento de sus obligaciones, de la conducta que realiza en contravención a ellas y de la antijuridicidad asociada a dicha contravención.**

**647.** Para determinar la concurrencia de intencionalidad en este caso, un elemento relevante a tener en consideración es que Inversiones

---

<sup>44</sup> Al respecto, la doctrina española se ha pronunciado, señalando que *"En el Código Penal la regla es la exigencia de dolo de tal manera que sólo en supuestos excepcionales y además tasados, pueden cometerse delitos por mera imprudencia (art. 12). En el Derecho Administrativo Sancionador la situación es completamente distinta puesto que por regla basta la imprudencia para que se entienda cometida la infracción y, salvo advertencia legal expresa en contrario, no es exigible el dolo que de otra suerte, caso de haberse dado, únicamente opera como elemento de graduación (agravante) de la sanción"*. En NIETO, Alejandro, *"Derecho Administrativo Sancionador"*. 4ª Edición. Ed. Tecnos, 2008, p. 391

<sup>45</sup> CS, Sentencias Rol N° 24.262-2014, 24.245-2014 y 24.233-2014, todas de fecha 19 de mayo de 2015.

<sup>46</sup> Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, Rol C N° 5-2015, sentencia de 8 de septiembre de 2015, considerando duodécimo.



Estancilla no cuenta con experiencia previa en la puesta en marcha de un proyecto de esta naturaleza. En efecto, el Autódromo de Codegua constituye una novedad dentro de los proyectos de desarrollo, ya que si bien existían en forma previa autódromos en el territorio nacional, estos no cuentan con las dimensiones y las condiciones con que se ha dotado al Autódromo de Codegua. Además, el proyecto comenzó su desarrollo con la tramitación de la DIA del proyecto, no existiendo una etapa previa a la evaluación ambiental, que podría haber dotado de mayor experiencia al sujeto infractor.

**648.** Adicionalmente, aunque es efectivo de que Inversiones Estancilla ha contado con la asesoría de expertos técnicos en el desarrollo de su proyecto, no se trata de una empresa de gran tamaño que cuente con asesoría permanente en materias ambientales.

**649.** En este sentido, no puede estimarse que Inversiones Estancilla sea un sujeto calificado, ya que no cuenta con una vasta experiencia en el rubro, ni tampoco puede estimarse que cuente con una organización sofisticada que les permite afrontar de manera especializada, idónea y oportuna su correcta operación y eventuales contingencias. Independiente de esto último, que será ponderado respecto al conjunto de las infracciones, debe analizarse la conducta de la empresa respecto de cada una de las infracciones específicas, de modo de determinar el grado de intencionalidad con que se actuó en cada una de ellas.

**650.** Respecto a la **Infracción N°1**, referida a la extracción industrial de áridos desde el cauce del estero Codegua, debe tenerse en cuenta que la ejecución de esta acción requiere una labor de planificación y coordinación elevada. Lo primero que la empresa debió haber hecho fue tomar la decisión de incorporar el Talud Norte y el Talud Sur a su proyecto, lo cual implica adoptar decisiones de económicas y de diseño. Luego debió coordinar a las personas que trabajarían en la extracción de los áridos, para lo cual debió contar con maquinaria adecuada. Durante el periodo de extracción y construcción del Talud Sur y Norte, la empresa debió proveer de supervisión interna que verificara que las obras se desarrollaban de acuerdo a lo planificado. Debe tenerse en cuenta que solo la construcción del Talud Norte se extendió por al menos 9 meses.

**651.** El hecho de que los áridos utilizados para la construcción del Talud Norte y el Talud Sur provenían del cauce del estero Codegua es algo que no pudo haber estado sujeto a dudas por parte de la empresa, ya que, como se vio a propósito de la configuración del cargo, en el proceso de relleno, existieron al menos cuatro caminos que conectaban directamente la zona de extracción de áridos con el Talud Norte.

**652.** En consecuencia, se puede estimar que respecto de este cargo, Inversiones Estancilla tenía conocimiento de que estaba ejecutando los hechos que configuran la infracción. En relación al conocimiento de la antijuridicidad de los hechos que ha reclamado, debe señalarse que la empresa en ningún momento ha alegado que no conocía la normativa relativa a la extracción de áridos, sino que ha negado tener participación en los hechos. El error, en este caso de derecho, por desconocimiento de la normativa, corresponde a una defensa que debe ser alegada por quien se vio afectado por dicho error, lo cual no ha ocurrido.

**653.** Por lo tanto, se estima que Inversiones Estancilla actuó con intencionalidad en la comisión de la **Infracción N°1**, lo cual será considerado en la determinación de la sanción específica a ser aplicada.



654. Respecto a la **Infracción N°2**, referida a la no construcción de barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto, ni haber implementado una medida complementaria de atenuación de ruido consistente de arborización, cabe señalar que, se trata de una infracción que Inversiones Estancilla ha manifestado que consistió en una decisión deliberada, motivada por las exigencias que le habría realizado la FIA. En consecuencia, la empresa sostiene que conocía sus obligaciones, pero que optó conscientemente por no ejecutarla, motivada por cumplir con las observaciones de un organismo deportivo internacional.

655. Lo relevante respecto esta defensa no es el hecho de que un tercero haya sugerido a la empresa la no implementación de las exigencias contenida en la RCA, sino el hecho de que la dirección de la empresa optó consiente y deliberadamente por seguir esas exigencias en desmedro de las condiciones que estaba obligado a cumplir por la normativa ambiental. De este modo, existe un reconocimiento expreso en sus descargos de que el hecho infraccional fue ejecutado intencionalmente.

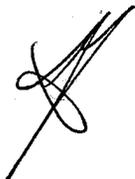
656. Del mismo modo, respecto al conocimiento de la antijuridicidad de la conducta, es la propia empresa la que manifiesta que estaba al tanto de la obligación contenida en su RCA, pero que decidió no seguirla.

657. Además está decir que el fundamento que invoca para no seguir la normativa de ruidos, no puede ser considerado una causal de justificación válida, en la medida en que solo se refiere a la sugerencia de un tercero la cual no puede justificar la inobservancia de la normativa ambiental. Más aún, la observación tenía por propósito el que Inversiones Estancilla pudiera realizar determinado tipo de eventos automovilísticos, promovidos por la FIA, por ende, la motivación de Inversiones Estancilla, ante que ambiental, era una motivación comercial.

658. **Por lo tanto se trata de un cargo en el cual se encuentra acreditado, por los propios dichos de la empresa, que se actuó con intencionalidad.**

659. Respecto de la **Infracción N°3**, sobre la afectación del cauce del estero Codegua -por la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero, se trata de un infracción que, en los que se refiere a la intencionalidad, se encuentra sumamente ligada a la Infracción N°1, ello debido a que ambas forman parte de un mismo plan de acción. Como se ha señalado en reiteradas oportunidades, la extracción ilegal de áridos tuvo como objetivo principal, la construcción del Talud Norte, el Talud Sur y la construcción de la pista de carreras del Autódromo. **En este sentido, las apreciaciones sobre la intencionalidad que se han desarrollado sobre la Infracción N°1, son también aplicables a la infracción N°3, respecto de la cual la empresa actuó también con intencionalidad.**

660. Sobre la **Infracción N°4**, relativa a la construcción de infraestructura no evaluada, se trata de una infracción que no existen dudas que fue deliberada por la empresa, en la medida en que para poder habilitar instalaciones o infraestructura nueva, se requiere un cierto grado de planificación y organización. En el caso del helipuerto, en atención a que su implementación no exigió mayores cambios en infraestructura, no se trata de algo que requirió trabajos en terreno, aunque sí requirió una decisión del equipo de dirección del Autódromo de permitir el ingreso de helicópteros al proyecto. Esto resulta evidente en la medida en que de no haber existido esta decisión previa no se habría realizado las señalizaciones de cuatro espacios de helicópteros. En el caso del boulevard, en atención a que dicho



espacio sí requirió cambios en infraestructura, es conocimiento por parte de la empresa resulta más evidente.

**661.** En relación a la antijuridicidad de la conducta, el contenido de la RCA N°86/2012 era algo de lo cual la empresa estaba al tanto, y este contenido no se hace referencia a ninguna de ambas instalaciones. Incluso en el plano entregado por la propia empresa en la Adenda 1, en el cual se especifican las instalaciones que el proyecto tendrá, nada se dice respecto al helipuerto ni el boulevard.

**662.** En consecuencia, **puede considerarse que Inversiones Estancilla actuó con intencionalidad, al habilitar el helipuerto y construir un boulevard, no contemplados en la evaluación ambiental del proyecto.**

**663.** Sobre la **Infracción N°5**, consistente en la realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014, la empresa ha alegado que esta excedencia en los horarios, se produjo de manera involuntaria, debido a la necesidad de ajustarse a la transmisión televisiva del evento. La anterior defensa ha sido descartada en el presente dictamen, en atención a que es la propia programación de los eventos de los días 7 a 9 de noviembre de 2014, anunciada en forma previa por la empresa, en la cual se indican los horarios que se seguirán, los cuales no se ajustan a los horarios de la RCA. **Es decir, las excedencias fueron en realidad planificadas y no correspondieron a una situación fortuita.**

**664.** Por los anteriores motivos **se puede considerar que Inversiones Estancilla actuó con intencionalidad al momento de excederse en los horarios de eventos automovilísticos autorizados por la RCA**, lo cual será valorado al momento de definir la sanción específica a ser aplicada.

**665.** Sobre la **Infracción N°6**, correspondiente a la no incorporación de la medida de reforestación con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original, debe tenerse en cuenta que Inversiones Estancilla ha manifestado en sus descargos que el plan de corrección para la plantación de estas especies fue presentado a CONAF el 5 de noviembre de 2014, esto es, con mucha posterioridad a la aprobación de la RCA N°86/2012. Además de ello, señala que en dicho plan se planteó una modificación de la ubicación del área a reforestar, respecto a lo que fue propuesto y evaluado en la RCA. La razón de esta modificación, como señala, eran exigencias de la FIA, es decir, no una modificación imprescindible, sino una modificación que la empresa estimó conveniente para su negocio. CONAF frente al cambio propuesto, solicitó que existiera un pronunciamiento previo del SEA. El SEA por su parte, frente a la consulta de pertinencia, estimo que la modificación se trataba de un cambio de consideración que debía ingresar al SEIA mediante una DIA.

**666.** En consecuencia, el retraso en la implementación de la medida de reforestación, se debió en primer lugar a la negligencia de la empresa, que no hizo nada por su ejecución desde la aprobación de la RCA del proyecto el 17 de abril de 2012, hasta la presentación del plan de corrección, del 5 de noviembre de 2014. Es necesario considerara que la verificación del hecho infraccional tuvo lugar el 10 de septiembre de 2014. La presentación del plan de corrección tuvo lugar después de que la infracción había sido constatada, pero además, al presentar este plan de corrección, se efectuó una modificación al diseño aprobado que retrasaron aún más su ejecución.

**667.** La inactividad de la empresa no puede ser atribuida a desconocimiento, ya que sobre esta misma materia la empresa había sido sancionada el



17 de marzo de 2011, por el Juzgado de Policía Local de Codegua, esto es, antes de la aprobación de la RCA del proyecto. En consecuencia, **se trataba de una materia que la empresa tenía pleno conocimiento, a pesar de lo cual, no ejecutó las acciones mínimas para cumplir con lo requerido.**

**668.** En consecuencia, **puede sostenerse que Inversiones Estancilla ha actuado con intencionalidad en el no cumplimiento de la obligación de reforestación que funda la Infracción N°6**, lo cual será ponderado al momento de fijar la infracción específica a ser aplicada.

**669.** Sobre la **Infracción N°8**, relativa a la superación del D.S. N°38/2011 del MMA, debe señalarse que la superación se verificó en uno de los días de competición. Como se ha indicado, esta superación se debió en buena medida a la no implementación de medidas de mitigación de ruidos.

**670.** En específico sobre la intención de la empresa de cometer la infracción, puede sostenerse que si bien está acreditado que la empresa tenía conocimiento de la no implementación de las medidas de reducción de ruido, y que, a pesar de ello, realizó eventos automovilísticos los días indicados, no es posible estimar que la superación de los índices de presión sonora establecidos por la norma de ruidos se trató de una decisión deliberada. Más bien la conducta de la empresa califica como un acto negligente, ya que, teniendo conocimiento de la falta de las medidas de reducción de ruidos, debió haberse abstenido de realizar dichos eventos automovilísticos, por el riesgo que ello significaba de superar el D.S. N°38/2011 del MMA.

**671.** En consecuencia, respecto a la **Infracción N°8**, **no puede considerarse que la empresa haya actuado con intencionalidad, aspecto que, por ende, no será considerado en la determinación de la sanción final.**

**672.** Sobre la **Infracción N°9**, según la cual Inversiones la Estancilla incumplió la obligación de responder el requerimiento de información efectuado por la SMA, debe señalarse que no existen antecedentes para sostener que la omisión de respuesta correspondió a un acto deliberado por parte de Inversiones Estancilla, con el objeto de obstaculizar la investigación. Especialmente considerando que la empresa sí respondió el requerimiento, justificando la no entrega del resto de la información requerida, pero omitiendo hacer referencia a los planos solicitados.

**673.** En consecuencia, respecto a la **Infracción N°9**, **no se considerará la intencionalidad al momento de determinar la sanción específica a ser impuesta.**

**674.** Finalmente, sobre la **Infracción N°10**, según la cual Inversiones la Estancilla realizó eventos automovilísticos, en días en los cuales había sido impuesta sobre el Autódromo una medida provisional de clausura temporal total, debe señalarse que la empresa ha sostenido en sus descargos que los eventos efectuados fueron efectuados bajo el supuesto de que la medida solo se refería a carreras de motocicletas. Es decir, la empresa se ha defendido señalando que habría incurrido en un error, no sobre las circunstancias de hecho que configuran la infracción -haber realizado el evento automovilístico-, sino sobre la prohibición normativa que le impedía realizar ese hecho -la medida precautoria.

**675.** Por lo tanto, lo que invoca la empresa es un error de derecho, el cual para ser justificable requeriría como mínimo que la norma fuera poco clara, existieran normas contradictorias o hubieran existido problemas en su notificación, entre otros



casos. Sin embargo, Inversiones Estancilla no invoca ninguna circunstancia especial, sino que simplemente señala que habría comprendido mal el sentido de la prohibición.

**676.** Como se ha sostenido en forma previa en este dictamen, el texto, tanto de la autorización del Excmo. Segundo Tribunal Ambiental que autorizó la norma, la cual se encontraba disponible en la página web del tribunal, como el texto de la medida misma, la cual fue notificada personalmente a la empresa, resulta ser sumamente claro sobre el objeto de la prohibición. En la medida provisional se indica que se adopta *“la medida provisional de clausura temporal total del proyecto “Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua”*, sin hacerse referencia alguna a un tipo específico de evento deportivo. Es decir, la confusión a la que alude la empresa no puede derivarse del contenido de la norma.

**677.** En definitiva, habiendo reconocido la empresa la intencionalidad en la comisión del hecho que configura la infracción y no existiendo una justificación para el supuesto desconocimiento de la prohibición que recaía sobre ella, **es necesario considerar que Inversiones Estancilla actuó de manera intencional en la comisión de la infracción y así será valorado al momento de determinar la sanción definitiva a ser aplicada.**

**678.** La Letra d) del artículo 40 de la LO-SMA considera también como una circunstancia que debe ser tenida en cuenta al momento de determinar la sanción específica a ser aplicada, *“el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma”*. Esta circunstancia se refiere a las diferentes maneras en que un infractor puede involucrarse en la comisión de la infracción, ya sea en su ejecución material, como en su planificación y dirección.

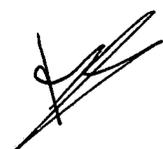
**679.** La imputación realizada por la SMA normalmente tendrá como base la atribución de responsabilidad a título de autor, esto es, quienes *“...aparezcan como protagonistas del mismo, como sujetos principales de su realización”*<sup>47</sup>. Generalmente el sujeto infractor será quien se encontraba bajo el deber de dar cumplimiento a la acción u omisión exigida por la norma, a pesar de lo cual no da cumplimiento a ella, ya sea por omisiones o actos materiales, o como autor mediato, dirigiendo o controlando la conducta de otro. Cuando la atribución de responsabilidad es a título de autor, entonces la sanción aplicable no se verá alterada por esta circunstancia, ni para su incremento ni para su disminución.

**680.** Es necesario tener en cuenta que una misma infracción puede ser ejecutada por más de un infractor conjuntamente y de mutuo acuerdo. En este caso se estará bajo una hipótesis de coautoría, según la cual todos serán merecedores de la sanción como autores de la misma.

**681.** El que la letra d) del artículo 40 de la LO-SMA contemple la valoración de la participación en la determinación de la sanción específica a ser aplicada, permite considerar ciertas situaciones especiales, en las cuales un infractor no es el responsable principal de la infracción, sino que colaboró en ella en con un grado de responsabilidad menor o secundaria. En el caso de la participación en sentido estricto, el infractor contribuye a la infracción de un tercero, esta participación accesorio permite valorar su responsabilidad disminuyendo el reproche.

**682.** En el presente caso, Inversiones Estancilla solo ha cuestionado su grado de participación en la primera infracción atribuida, correspondiente a la extracción industrial de áridos desde el cauce del estero de Codegua. Respecto al resto de las infracciones las defensas han estado dirigidas a negar el hecho infraccional o plantear que el hecho

<sup>47</sup> Mir Puig, Santiago. Derecho Penal. Parte General. Editorial Reppertor, Barcelona, 2011. 9<sup>ed</sup>. p. 382.



no constituiría incumplimiento de la normativa que se atribuye. Respecto de todas estas infracciones se considera que, además de que no ha sido alegado por la propia empresa, no existen antecedentes que permitan morigerar su responsabilidad por haber tenido un grado de participación a la que le corresponde a título de autor.

**683.** En lo que dice relación con la Infracción N°1, la defensa de Inversiones Estancilla sí se dirige a cuestionar su grado de participación sobre la infracción, al menos sobre una parte menor de la extracción de áridos. En sus defensas la empresa indica que ella no habría realizado extracción de áridos alguna, ya que no sería su giro hacerlo; y que los áridos que sí se había extraído del estero de Codegua, habrían sido solo para rellenos laterales de la pista y que estos habrían sido comprados a la empresa Áridos Cachapoal.

**684.** Como se ha desarrollado en el presente dictamen, la extracción de áridos desde el cauce del estero Codegua para la construcción de los Taludes Norte y Sur, ha sido estimada en 195.726 m<sup>3</sup>, de acuerdo a lo cual 178.200 m<sup>3</sup> corresponden a la construcción del Talud Norte; 2.636 m<sup>3</sup> a la construcción del Talud Sur; y 14.926 m<sup>3</sup> a la ampliación de la pista de carreras. Del volumen de extracción antes descrito, solo aquella parte correspondiente a la ampliación de la pista de carreras es aquella que Inversiones Estancilla indica que habría sido comprado a un tercero, Áridos Cachapoal.

**685.** Respecto a la mayor dimensión del volumen de extracción, aquel que se utilizó para la construcción del Talud Norte y Sur, ascendente a 180.836 m<sup>3</sup>, la empresa niega la extracción, no involucrando a otra empresa. Sobre esto, cabe hacer presente que la evidencia reunida permite descartar el argumento presentado por Inversiones Estancilla de que la construcción de los Taludes habría sido realizada con material removido del mismo Autódromo. Por el contrario, las imágenes satelitales muestran que esto no sería posible ya que la intervención del suelo del Autódromo ocurre antes de la construcción de los Taludes, pero además, porque existe una clara coincidencia entre su construcción, caminos que conectan el cauce del estero Codegua con los Taludes y con el aumento significativo de las áreas intervenidas en el cauce.

**686.** Por lo tanto, en atención a que la mayor dimensión de extracción de áridos del estero Codegua fue efectuada para la construcción de los Taludes Norte y Sur, los cuales la empresa ha reconocido que fueron realizados deliberadamente; y habiéndose acreditado que la empresa tenía pleno conocimiento del origen de los áridos que eran utilizados, no cabe sino concluir que su intervención en la ejecución de dichas labores de extracción fue a título de autor.

**687.** Respecto a aquellos áridos que habrían sido extraídos por la empresa Áridos Cachapoal, los cuales según las facturas acompañadas por Inversiones Estancilla ascenderían a 14.926 m<sup>3</sup> de áridos, debe indicarse que la empresa participó a lo menos como un colaborador necesario, ya que contribuyó no solo encargando la extracción de dichos áridos, conociendo su origen, sino que también facilitó la entrada directa de los camiones desde el sector del estero hacia el sector del Autódromo.

**688.** Por lo tanto, incluso si se estimare que en parte de los áridos extraídos (aquellos comprados a la empresa áridos Cachapoal), Inversiones Estancilla no actuó como ejecutor material, sino como colaborador, de todas formas, al tratarse de un cargo por la elusión del sistema de evaluación de impacto ambiental, la autoría de la infracción se mantiene, ya que era la empresa responsable del proyecto, en este caso Inversiones Estancilla, la que tenía dicha obligación de ingreso.



**689.** Por lo anterior, se estimará que **Inversiones Estancilla ha participado como autor en todas las infracciones que han sido configuradas.**

ii. **Conducta anterior del infractor (artículo 40, letra e), de la LO-SMA).**

**690.** Al respecto, valga señalar en primer lugar, que Inversiones Estancilla no ha sido objeto de procedimientos sancionatorios instruidos por esta SMA, de forma previa al presente procedimiento.

**691.** Por otra parte, se ha efectuado una búsqueda en relación a si existen procedimientos sancionatorios previos de los órganos de competencia ambiental sectorial y de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, dirigidos contra Inversiones la Estancilla, no verificándose algún procedimiento sancionatorio de esta naturaleza.

**692.** Junto con lo anterior, se consultó, mediante Res. Ex. N°22, de fecha 26 de diciembre de 2016, a la Corporación Nacional Forestal de la región del Libertador General Bernardo O'Higgins, sobre procedimientos sancionatorios que hubiere llevado adelante dicha Corporación sobre Inversiones la Estancilla. La respuesta fue recibida con fecha 24 de marzo de 2017, mediante Of. Ord. N°160/2017. En él se indica que la CONAF presentó dos denuncias ante el Juzgado de Policía Local de Codegua, por cortas no autorizadas en contra de Inversiones Estancilla, en los años 2010 y 2015 (Roles Ns° 672/10 y 029/15, respectivamente). La CONAF agrega que *"ambas causas se encuentran falladas con sentencias ejecutoriadas, condenándose en causa Rol 672-10 al pago de una multa a beneficio municipal equivalente a 41 ,1 UTM y a la presentación de un Plan de Manejo de Corrección ante esta Corporación; en tanto la causa Rol 29-15, se condenó al pago de una multa a beneficio municipal equivalente a 82 ,2 UTM y a la presentación de un Plan de Manejo de Corrección ante esta Corporación"*. En ambos casos se trata de denuncias referidas a la tala ilegal de bosque nativo.

**693.** Las sanciones descritas serán consideradas para los efectos de valorar la circunstancia de la conducta anterior del infractor, modificando la sanción aplicable por cada uno de los cargos.

**694.** Adicionalmente, respecto a la irreprochable conducta anterior por parte de la empresa, debe señalarse que con anterioridad a la fiscalización que motivó el presente procedimientos sancionatorio, en el proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua, no se han efectuado inspecciones ambientales por parte de la SMA, cuyos informes de fiscalización no identifiquen hallazgos o no conformidades susceptibles de iniciar un procedimiento sancionatorio.

**695.** Por los motivos anteriores, se considerará que **Inversiones la Estancilla no cuenta con irreprochable conducta anterior**, aspecto que será ponderado en la determinación de la sanción final a aplicar.

**D. Componente de Afectación: Factores de Disminución.**

**696.** A continuación, se procederá a ponderar todos los factores que pueden disminuir el componente de afectación. Ahora bien, teniendo en consideración que no ha mediado una autodenuncia, y no ha existido una irreprochable conducta anterior, no se analizarán dichas circunstancias.



**i. Cooperación Eficaz en el Procedimiento**

**(Artículo 40 letra i) de la LO-SMA)**

**697.** Esta Superintendencia ha asentado como criterio que la cooperación que realice la empresa durante el procedimiento administrativo sancionatorio debe ser eficaz, relacionando íntimamente esta eficacia con la utilidad real de la información o antecedentes proporcionados. De este modo, son considerados como aspectos de cooperación eficaz: (i) allanamiento al hecho constitutivo de infracción imputado y su calificación; (ii) respuesta oportuna, íntegra y útil, en los términos solicitados por la SMA, a los requerimientos de información formulados; y (iii) colaboración en las diligencias ordenadas por la SMA.

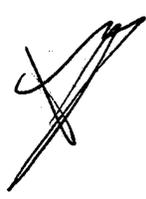
**698.** En el caso en cuestión, existió allanamiento, aunque en algunos casos parcial, respecto de los hechos constitutivos de las infracciones N° 2, 3, 4, 5, 9 y 10, lo cual será considerado para disminuir el componente de afectación por este factor, en relación a dichas infracciones. Respecto de los hechos constitutivos de infracción N° 1 y 8, no existió allanamiento respecto de estos o su calificación. Por este motivo, en lo concerniente a dichas infracciones, no se podrá disminuir el componente de afectación por este factor.

**699.** Por otra parte, Inversiones Estancilla ha dado cumplimiento a los requerimientos de información y las diligencias probatorias dispuestas mediante diferentes resoluciones del presente procedimiento sancionatorio. La primera de ella fue el requerimiento de información efectuado en la misa Res. Ex. N°1/ Rol D-27-2014, en su resuelvo N°8. La respuesta a dicho requerimiento fue realizada por la empresa dentro de plazo, junto con la presentación de su programa de cumplimiento.

**700.** Con posterioridad, con fecha 11 de abril de 2016, se dictó la Res. Ex. N°13/Rol N°D-27-2014, mediante la cual se requirió a Inversiones Estancilla la entrega de un conjunto de información relativa a las medidas voluntarias ofrecidas por la empresa para mitigar ruidos. El requerimiento solicitaba la entrega semanal sobre cantidad, horarios, área de la pista utilizada, de los eventos automovilísticos realizados en el período; fotografías fechadas y georreferenciadas de cada día de realización de eventos automovilísticos; número y descripción de los vehículos participantes; número del silenciador, número de sello y copia del certificado de silenciadores (acompañado como modelo en el informe de seguimiento N°2 del programa de cumplimiento) de cada uno de los vehículos participantes en los eventos automovilísticos realizados en el período; y, resultados de la medición de ruidos en la cabina de sonido, respecto de cada uno de los vehículos que participen. La respuesta al requerimiento de información ha sido entregada semanalmente por la empresa, no existiendo observaciones por parte de la SMA ni los denunciante a la información proporcionada. Esta información ha permitido a la SMA evaluar la existencia o no de un peligro inminente para la salud de la población, y evaluar, en consecuencia, la procedencia de la dictación de medidas provisionales.

**701.** Finalmente, con fecha 26 de diciembre de 2016, se dictó la Res. Ex. N°17/ D-27-2014, mediante la cual se ordenaron un conjunto de diligencias de prueba. Dos de ellas requerían la colaboración de Inversiones la Estancilla. La primera fue ordenada en el resuelvo I de la resolución, en la cual se requirió un conjunto de información a la empresa. La respuesta a esta diligencia fue realizada con fecha 12 de enero de 2017 y en ella se aportó la información solicitada. Esta información sirvió para poder determinar la gravedad de algunas de las infracciones, así como la capacidad económica de la empresa.

**702.** La segunda diligencia, correspondió a la inspección personal del Fiscal Instructor, ordenada en el resuelvo II de la resolución. La diligencia de Inspección personal fue realizada con fecha 17 de enero de 2017 y en ella se contó con la



colaboración de la empresa en todo momento, lo que permitió efectuar la diligencia de manera exitosa.

**703.** Por estos motivos, la cooperación eficaz en el procedimiento, será considerada para disminuir el componente de afectación de las sanciones asociadas a las infracciones configuradas en el presente procedimiento sancionatorio.

ii. **Aplicación de Medidas Correctivas (Artículo 40 letra i) de la LO-SMA)**

**704.** La SMA ha fijado como criterio en cuanto a esta circunstancia que, para que sea procedente la ponderación de ella, se requiere que las medidas aplicadas sean idóneas y efectivas, y que a su vez, sean acreditadas dentro del procedimiento sancionatorio. En relación a la idoneidad de las medidas aplicadas, este concepto no sólo se refiere a la aptitud de la medida para hacerse cargo de la infracción, sino también a la oportunidad de la aplicación de ésta, entendiéndose que no es lo mismo la aplicación de una medida correctiva de forma inmediatamente posterior a la comisión de una infracción, a aplicarla luego de transcurrir un largo período de tiempo.

**705.** Para analizar esta circunstancia en el caso concreto, debe realizarse un análisis infracción por infracción sobre las medidas que han sido implementadas por la empresa, lo cual se pasará a realizar a continuación.

**706.** En relación a la **Infracción N°1**, relativa a la extracción de áridos, se trata de una infracción que ha sido negada por Inversiones Estancilla, rechazando su participación. Junto con esto la empresa no ha propuesto medidas que tengan por objetivo remediar la afectación al cauce del estero. Por estos motivos puede estimarse que no se ha realizado por la empresa medidas correctivas asociadas a esta infracción, lo cual será considerado al momento de determinar la sanción específica a ser impuesta.

**707.** Sobre la **Infracción N°2**, relativa a la no implementación por parte de Inversiones Estancilla de medidas de disminución de ruido impuestas por la RCA N°86/2012, cabe indicar que la empresa ha reconocido este cargo, indicando sin embargo, que las barreras de ruido no pueden ser implementadas por recomendaciones de la FIA. Nada ha dicho, sin embargo, sobre la arborización como barrera de ruido complementaria.

**708.** Sobre estas medidas, Inversiones Estancilla no ha propuesto su implementación sino que ha adoptado medidas diversas, las cuales fueron primero implementadas en el contexto del programa de cumplimiento presentado, pero que la empresa ha mantenido incluso después de haberse declarado su ejecución no satisfactoria y reanudado el programa de cumplimiento. Las medidas adoptadas son la habilitación de una cabina sonométrica, la cual es utilizada para medir las emisiones de ruido de los autos, previo a su ingreso a la pista. Los índices de ruido determinan si el auto se encuentra habilitado para participar en el evento. También se habilitó monitoreos periódicos en el punto de recepción, para cada uno de los eventos automovilísticos realizados. Se detuvo la realización de carreras de motocicletas, las cuales son las que más emiten ruido, en comparación con los automóviles. Se instalaron también silenciadores en aquellos vehículos que no los tenían incorporados de fábrica. Finalmente, se limitó el número de vehículos simultáneamente en competencia.

**709.** Esta mantención de las medidas con posterioridad a la declaración de incumplimiento del programa de cumplimiento, debe ser considerada como una medida correctiva voluntaria, la cual, si bien no ha implicado el subsanar el



incumplimiento, sí ha permitido morigerar sus efectos. De hecho, como dan cuenta las respuestas semanales al requerimiento de información efectuado mediante Res. Ex. N°13/ Rol D-27-2014, las mediciones de ruido realizadas se han mantenido dentro de la norma.

**710.** Debe tenerse en cuenta además que, con fecha 10 de septiembre de 2016, se realizó por parte de la División de Fiscalización de la SMA una visita inspectiva a las dependencias del Autódromo de Codegua. Los resultados de esta actividad de fiscalización fueron plasmados en el IFA Autódromo de Codegua DFZ-2016-3454-VI-NE-IA, el cual fue incorporado al presente procedimiento de sanción, mediante Res. Ex. N°25/Rol N°D-27-2014.

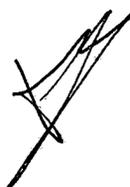
**711.** En la actividad de fiscalización antes aludida se constataron los siguientes hechos:

- Existe estación de monitoreo de ruido en punto de recepción<sup>48</sup>.
- De las actividades de muestreo, medición y análisis realizadas, consistentes a 2 mediciones de ruido, se verificó que la actividad no supera los Niveles Máximos Permisibles para Zona Rural 1 según PRI Rancagua, homologado a Zona Rural según D.S. N°38/11 MMA, y tampoco supera el límite establecido en Res. Ex. N°13/2016 SMA, como se muestra en Tabla 1 y Tabla 2.
- Se comprobó el funcionamiento de la cabina acústica de medición de ruido, tomándose registro del procedimiento de funcionamiento.
- En cuanto al tipo de vehículos y número máximo de competidores simultáneos en pista, se observó en la zona de Stop Pit que existe un registro de los competidores según categoría. Según lo indicado en estos y por lo visualizado en terreno, en ninguna categoría se incluye motocicletas y no se supera en ningún caso el número de 20 vehículos por carrera.
- Se visualizó el cierre de la pista no evaluada y que el largo de la pista utilizada es de 2543 mts.
- Se comprobó la hora de inicio y término de cada "giro en pista", los cuales se realizan desde las 14:00 hasta las 17:55 los días viernes y desde las 9:04 hasta las 14:55 los días sábado, según Informe técnico.
- Se indica que si bien en el Informe Técnico de la operación de la cabina sonometría no se incluye información sobre la instalación de silenciadores, este hallazgo se considera de menor gravedad, en razón de que se constató en terreno que efectivamente los automóviles en competencia utilizan este dispositivo en las carreras.

**712.** La información proporcionada por el IFA Autódromo de Codegua 2016, da cuenta de que las medidas correctivas implementadas han permanecido en ejecución después de declarado el incumplimiento insatisfactorio del Programa de Cumplimiento. Se trata en consecuencia, de medidas correctivas a dirigidas a mitigar uno de los riesgos ocasionados por la **Infracción N°2**, esto es, la superación de los límites de presión sonora fijados en el D.S. N°38/2011 del MMA.

**713.** Sobre la **Infracción N°3**, relativa a la afectación del cauce del estero Codegua, mediante la sepultación de tres barreras fluviales y la realización de obras de relleno, es necesario tener en consideración que no consta en el expediente sancionatorio que Inversiones Estancilla haya efectuado alguna acción para revertir la infracción. Estas acciones

<sup>48</sup> Si bien se observa que el certificado de calibración del sonómetro utilizado, correspondiente a Extech Instruments modelo ST-107S, no es aquel emitido por el fabricante ni tampoco está aprobado por el ISP, los niveles obtenidos por el instrumental utilizado son similares a los obtenidos por personal técnico de la SMA en visita de inspección en posición similar y mismo horario, por ende, se asume que las mediciones remitidas por titular son representativas de la actividad.



deberían estar encaminadas, tal como lo establece en Informe Técnico de la DOH remitido a la SMA con fecha 3 de febrero de 2017, al “...retiro del muro construido restableciendo las defensas sepultadas”.

**714.** Por las razones antes expuestas, se estimará que Inversiones Estancilla no ha realizado acciones de corrección respecto al cargo N°3, lo que será considerado en la determinación final a ser aplicada.

**715.** La **Infracción N°4**, consistente en la construcción de infraestructura no evaluada ambientalmente, sí ha sido objeto de medidas correctivas por parte de la empresa. En el caso del helipuerto las medidas adoptadas se refieren principalmente a la eliminación de la señalización y la no operación de helicópteros. Esta medida fue propuesta en el programa de cumplimiento propuesto por la empresa, y ha sido mantenida después de que este fue declarado incumplido.

**716.** En el caso del Boulevard, este no ha sido desmantelado como se propuso en el programa de cumplimiento, sino que según lo señalado por la empresa, este no ha sido utilizado. Sobre la verificación de esta aseveración realizada por Inversiones Estancilla, la instancia en la cual pudo realizarse fue en la inspección personal, efectuada el día 17 de enero de 2017. En dicha diligencia se acreditó que, si bien el Boulevard no se encontraba desmantelado, no existían señales de su utilización reciente.

**717.** En consecuencia, se considera que respecto de la **Infracción N°4** sí se han realizado acciones correctivas, las cuales han minimizado los efectos negativos de la infracción. Esto último será ponderado al determinar la sanción específica a ser impuesta.

**718.** La **Infracción N°5**, referida a la consistente en la realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos por la RCA del proyecto, no se trata de una infracción que permita la realización de acciones correctivas, ya que el cumplimiento futuro del horario de funcionamiento no es una medida adicional a ser implementada voluntariamente por la empresa, sino que se trata simplemente de una imposición de la RCA del proyecto. En este sentido, la corrección de eventos de incumplimientos pasados no puede alcanzarse cumpliendo simplemente con la norma en el futuro.

**719.** En el presente caso, por lo demás, se encuentra acreditado que con posterioridad a la aprobación del programa de cumplimiento, la empresa programó eventos automovilísticos en días y horas no autorizados. Este fue, en efecto, uno de los antecedentes que se tuvo a la vista para decretar incumplido el programa de cumplimiento y reabrir el procedimiento sancionatorio.

**720.** Por las razones anteriores, no se considerará que Inversiones Estancilla realizó acciones correctivas dirigidas a revertir el cargo N°5, lo cual será ponderado al momento de la determinación de la sanción específica a ser impuesta.

**721.** Sobre la **Infracción N°6**, correspondiente a la no incorporación de la medida de reforestación con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original, debe tenerse en cuenta que Inversiones Estancilla no ha dado cuenta de medidas correctivas dirigidas a revertir el incumplimiento. Como se ha señalado en forma previa, la empresa ha mostrado intentos en modificar el compromiso, primero mediante un plan de corrección presentado ante CONAF; y luego, mediante una consulta de pertinencia presentada ante el SEA. Estas presentaciones no puede estimarse que se encuentran dirigidas a



cumplir la obligación, en atención a que el cambio que se propone solo tiene como objeto el adecuar la obligación a condiciones que fueron requeridas por la FIA, pero no se trata de cambios imprescindibles para la implementación de la obligación.

**722.** En atención a lo anterior, **no se considerará que Inversiones Estancilla no ha realizado acciones correctivas respecto al hecho Infraccional N°6, aspecto que será considerado en la determinación específica de la sanción a ser aplicable.**

**723.** La **Infracción N°8** se refiere a la superación por parte de Inversiones Estancilla del D.S. N°38/2011 del MMA. Esta infracción también ha sido objeto de la adopción de medidas correctivas, las cuales ya han sido aludidas a propósito de las medidas correctivas asociadas a la infracción N°2. Se trata de medidas que fueron propuestas en el programa de cumplimiento, pero que siguieron siendo ejecutadas después de que este fuera declarado incumplido. Incluso, con posterioridad a esta declaración las medidas correctivas fueron ampliadas.

**724.** Los resultados de estas medidas se pueden ver reflejados en las mediciones de los niveles de ruido que han sido realizadas por consultores contratados por Inversiones Estancilla para cada uno de los eventos automovilísticos efectuados, y que han sido remitidos por la empresa semanalmente a la SMA.

**725.** Adicionalmente, la **información recabada en terreno por la División de Fiscalización de la SMA, en la actividad de fiscalización de fecha 10 de septiembre de 2010, la cual se encuentra reunida en el IFA Autódromo de Codegua 2016, tal como se ha dado cuenta en el presente dictamen, permite corroborar la implementación y efectividad de las medidas correctivas que han sido implementadas.**

**726.** Sobre la **Infracción N°9**, cabe recordar que lo que se ha estimado configurado es el incumplimiento de Inversiones Estancilla del requerimiento de información realizado por la SMA, al momento de la fiscalización ambiental, del comprobante de entrega de planos Asbuilt en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado. Esta información fue entregada por la empresa al momento de la presentación de la primera versión de su programa de cumplimiento. En consecuencia, la entrega por parte de Inversiones Estancilla de la documentación fue realizada, aunque dentro del contexto de la presentación del programa de cumplimiento, antes de que este fuera aprobado por la SMA. Por ello, **puede considerarse que esta entrega sí es valorable como una acción correctiva del cargo levantado, lo cual será ponderado al momento de determinar la sanción específica a ser impuesta.**

**727.** Finalmente, sobre la **Infracción N°10**, referida a la realización de carreras los días en que recaía sobre el Autódromo de Codegua una medida provisional de clausura temporal total decretada por la SMA, debe indicarse que no se trata de una infracción que permita la realización de acciones correctivas, ya que la medida cuenta con un plazo el cual ya expiró, no siendo posible revertir el incumplimiento de algún modo. El cumplimiento de otras medidas precautorias en el futuro, no es más que una exigencia propia de la obligación que imponen las medidas precautorias. En este sentido, **no se puede considerar que este cumplimiento posterior constituya una medida correctiva dirigida a enmendar el incumplimiento que fundó el cargo. Por lo anterior, no será una circunstancia que será considerada para los efectos de la determinación de la sanción asociada a la Infracción N°10.**

**E. Componente de Afectación: Capacidad económica del infractor (artículo 40 letra f) de la LO-SMA).**



728. La capacidad económica ha sido definida por la doctrina española a propósito del Derecho Tributario, como la potencialidad económica vinculada a la titularidad y disponibilidad de la riqueza, con la aptitud, la posibilidad real, la suficiencia de un sujeto de derecho para hacer frente a la exigencia de una obligación tributaria concreta por parte de la Administración Pública<sup>49</sup>. De esta manera, la capacidad económica atiende a la proporcionalidad del monto de una multa con relación a la capacidad económica concreta del infractor, la que de no ser considerada podría desnaturalizar la finalidad de la sanción. De esta forma, mientras una elevada sanción pecuniaria podría ser ejecutada y cumplir su finalidad de prevención especial, en el caso de una pequeña empresa, por ejemplo, podría suponer el cierre del negocio y no ser efectiva.

729. Se ha examinado la información proporcionada por el Servicio de Impuestos Internos, correspondiente al listado de empresas según su tamaño económico, actualizada al año 2016. **Dicha información indica que Inversiones Estancilla corresponde a una empresa que se encuentra en la categoría pequeña 1.**

730. Como una manera de complementar la determinación realizada por el SII, se requirió a Inversiones Estancilla, mediante Res. Ex. N°17/ Rol N°D-27-2014, de fecha 26 de diciembre de 2016, Informar Estados de Resultados correspondientes a los años 2015 y 2016. La información proporcionada confirma que la empresa se encontraría en la categoría de pequeña 1.

731. En virtud de lo señalado con anterioridad, y debido a que la capacidad económica es un factor de ajuste de la sanción específica, para el caso concreto, esta circunstancia será considerada como un factor que no incide en el componente de afectación de la sanción específica aplicada a cada infracción.

#### **F. Incumplimiento del programa señalado en la letra r) del artículo 3° (artículo 40 letra g) de la LO-SMA)**

732. Dentro de las circunstancias contempladas en el artículo 40 de la LO-SMA, en su letra g), se considera el incumplimiento del programa señalado en la letra r) del artículo 3, ello en relación a la función de la SMA de aprobar programas de cumplimiento de la normativa ambiental de conformidad a lo establecido en el artículo 42 de la LO-SMA. En este último artículo se indica que el presunto infractor puede, frente a una formulación de cargos, presentar un plan de acciones y metas, dirigido a cumplir satisfactoriamente con la normativa ambiental. El mismo artículo regula los requisitos de aprobación del programa de cumplimiento, así como los efectos de su aprobación. Se refiere también a los casos en los cuales el presunto infractor, habiendo comprometido un programa de cumplimiento, no cumpliere con las acciones establecidas en él. En el inciso quinto, del artículo 42 de la LO-SMA se señala que el *“...procedimiento se reiniciará en caso de incumplirse las obligaciones contraídas en el programa, evento en el cual se podrá aplicar hasta el doble de la multa que corresponda a la infracción original dentro del rango señalado en la letra b) del artículo 38, salvo que hubiese mediado autodenuncia”*.

733. En el presente caso, con fecha 2 de febrero de 2015, Inversiones Estancilla presentó un programa de cumplimiento para su aprobación, el cual fue observado en dos ocasiones, solicitándose la presentación de versiones refundidas que

<sup>49</sup> CALVO Ortega, Rafael, Curso de Derecho Financiero, I. Derecho Tributario, Parte General, 10ª edición, Thomson-Civitas, Madrid, 2006, p. 52; citado por MASBERNAT Muñoz, Patricio, “El principio de capacidad económica como principio jurídico material de la tributación: su elaboración doctrinal y jurisprudencial en España” Revista Ius et Praxis, Año 16, N° 1, 2010, pp. 303 - 332.



incorporaran las observaciones efectuadas. La última versión presentada por Inversiones Estancilla, acompañada el 30 de abril de 2015, fue finalmente aprobada por la SMA, mediante Res. Ex. N°7/D-27-2014, de 7 de mayo de 2015.

**734.** Con posterioridad a su aprobación, el día 26 de octubre de 2015, la División de Fiscalización de la SMA remitió a la División de Sanción y Cumplimiento el IFA Programa de Cumplimiento Autódromo de Codegua, en el cual se realiza una revisión de la información aportada por la empresa durante el período de vigencia del programa de cumplimiento, concluyéndose que las acciones comprometidas por la empresa no fueron cumplidas satisfactoriamente. Ello motivó que el día 4 de enero de 2016, se dictara la Res. Ex. N°8/Rol D-27-2014, en la cual se ponderaron los antecedentes reunidos sobre la ejecución del programa de cumplimiento, concluyendo que la empresa incumplió las acciones que debían haber sido ejecutadas. Se estableció además que no existió diligencia de la empresa en la corrección de las deficiencias que fueron levantadas en la formulación de cargos, no alcanzándose por ella el objetivo de volver al cumplimiento de la normativa ambiental.

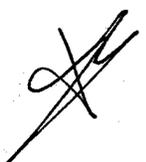
**735.** En atención al incumplimiento del programa de cumplimiento en que incurrió Inversiones Estancilla, corresponde que en el presente dictamen se pondere la magnitud de dicho incumplimiento, de modo de poder incrementar proporcionalmente la sanción que originalmente hubiera correspondido aplicar, en conformidad a lo establecido en el artículo 42 de la LO-SMA. Este análisis debe ser realizado respecto de cada una de las acciones asociadas a cada uno de los cargos formulados, lo que se pasará a desarrollar a continuación. En esta evaluación no se considerará los cargos que no tienen una sanción base, por haber sido absueltos.

**736.** Debe tenerse en cuenta que el programa de cumplimiento presentado por Inversiones Estancilla, implicaba la ejecución de 17 acciones, de las cuales 14 se refieren a incumplimientos que han sido acreditados en el presente dictamen. Además, durante su vigencia se presentaron dos informes de seguimiento. El primero de ellos fue presentado el día 7 de agosto de 2015 (en adelante, "Informe de Seguimiento PDC N°1"); mientras que el segundo fue presentado el día 10 de noviembre de 2015 (en adelante, "Informe de Seguimiento PDC N°2").

**737.** En base a los informes de seguimiento y la demás evidencia reunida, el siguiente nivel de cumplimiento alcanzado es resumido en el siguiente cuadro:

**Cuadro N°13:** grado de ejecución de las acciones comprometidas en el programa de cumplimiento.

Infracción N°	Acción N°	Plazo	Cumplimiento
1. Extracción industrial de áridos del estero Codegua y construcción de una ampliación de la pista de carreras con una superficie construida mayor a 5.000 m2, sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental que lo autorice.	1.1. Ingreso al SEIA mediante una DIA que incluya la evaluación y calificación ambiental acerca de la extracción de áridos.	Agosto 2015	<p><b>Incumplidas:</b></p> <p>Respecto de las acciones Ns°1.1.; 1.2; 2.1.; 2.2.; 3.1.; y 3.2. todas ellas se refieren a la regularización de las modificaciones efectuadas al proyecto, mediante el ingreso al SEIA. Estas acciones requerían que las modificaciones fueran incorporadas en una Declaración de Impacto Ambiental, lográndose con posterioridad su aprobación, mediante la obtención de la respectiva RCA.</p> <p>En atención a que estas acciones debían ser cumplidas mediante un mismo ingreso al SEIA, serán evaluadas en forma conjunta.</p>
	1.2. Aprobación de DIA que incluya la evaluación y calificación ambiental acerca de la extracción de áridos.	Abril 2016	



<p>2. No se han implementado barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto, ni se ha realizado arborización como medida complementaria de atenuación de ruido.</p>	<p>2.1. Ingreso al SEIA mediante una DIA que incluya la evaluación y calificación ambiental acerca de nuevo sistema de reducción de emisiones sonoras.</p> <p>2.2. Aprobación de DIA que incluya la evaluación y calificación ambiental acerca de Nuevo sistema de reducción de emisiones sonoras.</p>	<p>Agosto 2015</p>	<p>El programa de cumplimiento contempló el ingreso al SEIA mediante un proyecto DIA que incluyera las siguientes acciones: regularización de extracción industrial de áridos por un volumen mayor a 50.000 m<sup>2</sup>; regularización del aumento de los metros cuadrados de la pista de carreras en una superficie superior a 5.000 m<sup>2</sup>; implementación de un nuevo sistema de control y monitoreo de emisiones sonoras; y, regularización de la alteración del cauce del estero Codegua -a causa de la extracción de material y la realización de obras de relleno de material- y la intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero.</p>
<p>3. Afectación del cauce del estero Codegua -por la extracción de material y la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero.</p>	<p>3.1. Ingreso al SEIA Mediante una DIA que incluya la evaluación y calificación ambiental acerca de afectación al cauce del Estero Codegua.</p> <p>3.2. Aprobación de DIA que incluya la evaluación y calificación ambiental acerca de afectación al cauce del Estero Codegua.</p>	<p>Agosto 2015</p>	<p>La fecha comprometida para la presentación del proyecto de modificación ante el SEA fue en agosto de 2015 y su aprobación fue comprometida para el mes de abril de 2016. No obstante ello, en los hechos, la DIA de modificación de proyecto fue presentada por Inversiones Estancilla el día 31 de agosto de 2015, el último día del plazo comprometido en el programa de cumplimiento, siendo declarada inadmisibles por el SEA de la región de O'Higgins, el día 3 de septiembre de 2015.</p> <p>En específico, respecto de los aspectos que fueron objeto del procedimiento sancionatorio Rol D-27-2014, y que Inversiones Estancilla se comprometió a regularizar mediante la presentación del proyecto al SEIA, el proyecto presentado pero no admitido a tramitación, contempló la ampliación de la pista de carreras y la modificación del cauce del estero Codegua, acompañando en el Anexo 7 del proyecto un "Estudio de Intervención de Cauce Estero Codegüa". Sin embargo, en lo que dice relación con la extracción de áridos, no se incorporó en la declaración ambiental las características de la extracción de áridos, el lugar del depósito y la forma de regularizar dicha extracción.</p> <p>Más llamativo aún resultan las modificaciones a las medidas de control de ruidos. A pesar de que la DIA no admitida a tramitación incrementaba significativamente las fuentes de ruido, ya que aumenta los días de funcionamiento y los vehículos en competición, el estudio de modelación de ruidos que se acompaña a la DIA fue elaborado en mayo de 2010 y es el mismo que se acompañó a la DIA aprobada por la</p>



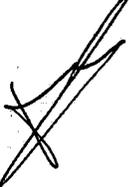
			<p>RCA 86/2012, aunque con un formato diferente.</p> <p>Es decir, no existió por parte de Inversiones Estancilla ninguna intención de subsanar con la DIA las deficiencias del Autódromo en materia de emisiones de ruido sino, muy por el contrario, la intención fue utilizar la oportunidad para ampliar la operación del Autódromo y con ello los impactos en materia de ruido. Además, en la DIA nada se dice respecto de las barreras de ruido en la pista y la arborización como barrera de ruido.</p> <p>En definitiva, la DIA declarada inadmisibles se trata de una modificación de proyecto que buscó principalmente ampliar las dimensiones del Autódromo, sin ser efectiva en subsanar todas las irregularidades que habían sido detectadas en el procedimiento sancionatorio. El hecho de que la DIA no haya sido admitida a tramitación implica que Inversiones Estancilla no cumplió de manera adecuada con su obligación de ingresar el proyecto de modificación comprometido, por lo que aquellas acciones que tenían como presupuesto este ingreso fueron incumplidas. Por lo demás, no existe a la fecha un proyecto que se encuentre en tramitación ante el SEIA que busque regularizar las modificaciones implementadas, y que fueron objeto de cargos.</p> <p>Por último debe tenerse en cuenta que, al no haberse declarado admisible la DIA que buscaba modificar el proyecto Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua, tampoco se cumplió con las acciones que comprometían obtener la aprobación de dicha DIA.</p> <p><b>Por lo anterior, se considerará que las seis primeras acciones comprometidas fueron incumplidas completamente por Inversiones Estancilla.</b></p>
<p>4. Construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto "Equipamiento deportivo Autódromo de Codegua", consistente en un</p>	<p>4.1. Se eliminan en el equipamiento y operación del autódromo la construcción, habilitación y operatividad del helipuerto y boulevard.</p>	<p>Inmediato una vez aprobado el PDC</p>	<p><b>Cumplidas parcialmente:</b></p> <p>Según se pudo comprobar en la inspección personal realizada el día 17 de enero de 2017, en las dependencias del Autódromo, el helipuerto había sido eliminado; sin embargo, en el caso del Boulevard, aunque este se encontraba sin signos de uso, no se encontraba desmantelado.</p>



boulevard y un helipuerto.			<b>En atención a lo anterior, se entenderá que esta acción tuvo un cumplimiento parcial.</b>
5. Realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014.	5.1. Programar carreras solamente según horarios establecidos en la RCA.	Toda la duración del PDC	<p><b>Cumplidas parcialmente:</b></p> <p>El IFA de Programa de Cumplimiento Autódromo de Codegua indica que en el informe de seguimiento presentado el 10 de agosto de 2015, se incluye un calendario de carreras, el cual cubre desde junio a diciembre 2015. En dicho calendario no se especifican los horarios de las carreras, a pesar de ser la información más esencial vinculada a la acción. Para poder contar con aquella información, con fecha 24 septiembre 2015, la SMA solicitó a la empresa mediante Ord. N° 1671, el programa de carreras desde junio a la fecha, incluyendo horarios detallados de éstas y de entrenamientos y el programa de carreras futuras. El titular respondió el día 1 octubre 2015, haciendo entrega de un nuevo calendario de carreras para el año 2015, el cual nuevamente no incluyó los horarios de las carreras. Este segundo calendario entregado cuenta con eventos los días martes, miércoles, jueves, viernes, sábado y domingos. A pesar de que los días autorizados en la RCA N°86/2012 son sólo los días viernes, sábado y domingo.</p> <p>En consecuencia, el titular incumplió su obligación de seguimiento al no informar los horarios de las carreras realizadas, a pesar de que se trataba de información fundamental del seguimiento. La negativa a entregar esta información persistió incluso después de que expresamente se le requirió la entrega de dicha información. Respecto de los días de las carreras, la información que sí fue entregada fue contradictoria en las dos entregas e incluyó la realización de eventos automovilísticos en días no autorizados por la RCA del proyecto.</p> <p>En definitiva, Inversiones Estancilla incumplió las acciones del programa de cumplimiento asociadas a la infracción N°5. <b>Por lo anterior se estimará que la empresa tuvo un cumplimiento parcial de la acción.</b></p>
6. No reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5	6.1. Cumplimiento del Plan de Corrección aprobado por Conaf, Código AL-IBN-7.5-R1,	Noviembre 2015	<p><b>Incumplida:</b></p> <p>El programa de cumplimiento establece como acción el cumplimiento del Plan de Corrección aprobado por Conaf, Código AL-IBN-7.5-R1, aprobado en Octubre 2010 y</p>



<p>respecto de la situación original.</p>	<p>aprobado en Octubre 2010 y acompañado en Adenda II proceso de evaluación RCA N°86/12.</p>		<p>acompañado en Adenda II proceso evaluación RCA N°86/12. Se establecen como fechas para el cumplimiento del 50 % del plan, el mes de julio de 2015, mientras que el 100% del plan debía ser ejecutado en el mes de noviembre de 2015.</p> <p>En el primer informe de seguimiento se debía informar el estado de avance de la acción, mientras que el informe final, a ser entregado en noviembre de 2015, debía dar cuenta del "cumplimiento total de la acción", esto último fue corregido de oficio mediante la Res. Ex. N°7.</p> <p>En el Informe de Seguimiento PDC N°1 presentado por Inversiones Estancilla S.A., solo señala lo siguiente:</p> <p><i>"Frente a lo antes expuesto, el mandante ingresa una carta de pertinencia de ingreso al SEA, donde se señala que se requiere modificar el área de reforestación comprometida en el plan de manejo ya aprobado por Conaf. Para mayor información se recomienda ver Anexo 1."</i></p> <p>En el Anexo 1 del escrito se acompaña una consulta de pertinencia presentada por la empresa al Director Regional del SEA, el 31 de julio de 2015, es decir el mismo día en que se vencía el plazo para haber cumplido con la reforestación del 50% de la superficie comprometida en el plan de corrección. Adicionalmente se acompaña el comprobante de ingreso de la Solicitud N°6/CA-28 presentada a la CONAF el 3 de agosto de 2015 y la Solicitud N°6/CA-28 presentada a CONAF el mismo día. No se acompaña a los certificados de ingreso de CONAF copia de las solicitudes mismas, con las cuales se pueda verificar qué es lo que se está pidiendo al organismo sectorial.</p> <p>La consulta de pertinencia indicada fue resuelta por el SEA, mediante Res. Ex. N°230/2015, indicándose que el cambio propuesto constituían cambios de consideración de la RCA N°86/2012.</p> <p>En definitiva, de la documentación tenida a la vista se puede concluir que Inversiones Estancilla S.A. no cumplió con la ejecución de la acción consistente en la ejecución del plan de corrección aprobado por CONAF, al cual se había obligado el año 2010 y que fue nuevamente comprometido en la RCA N°86/2012. Respecto a la modificación de</p>
---	--	--	--



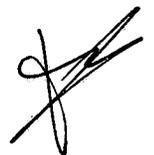
			<p>dicho plan, no existe una aprobación por parte CONAF –lo cual podría haber configurado el supuesto de la acción-, por el contrario, existe un pronunciamiento que indica que dicha modificación no puede ser realizada sin una modificación de la RCA del proyecto.</p> <p><b>Por las anteriores consideraciones, se estima que la acción fue incumplida totalmente.</b></p>
<p>8. Superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 MMA, detectada en la fiscalización.</p>	<p>8.1. 100% de emisiones de ruido cumpliendo con el DS 38/2011 del MMA, durante todo el programa de cumplimiento abril 2016.</p>	<p>Durante todo el PDC</p>	<p><b>Incumplida:</b></p> <p>Esta acción es la principal asociada al cargo, en atención a que buscaba garantizar el cumplimiento por parte de la empresa de la norma de emisión.</p> <p>Su cumplimiento se encontraba asociado a las acciones de mitigación que fueron propuestas por el propio titular y que el Illmo. Tribunal Ambiental visó como medidas temporales, mientras se cumplía con la evaluación ambiental de cambios en las medidas de mitigación de ruido.</p> <p>Las medidas que debían ser cumplidas eran las siguientes: exigencia de silenciadores en los vehículos en competición; implementación de cámara de medición de ruidos para cada automóvil o motocicleta de competencia, previo a la realización de cada competencia; e, implementación de sistema de monitoreo en punto de recepción o cual represente al receptor, que permita medir nivel de emisiones sonoras, con características técnicas anexo "C", durante la realización de eventos deportivos.</p> <p>El Informe de Seguimiento PDC N°1, acompañado por Inversiones Estancilla el 7 de agosto de 2015, incluyó como Anexo 3 un "Informe de Monitoreo de Ruido", elaborado por la Consultora ECOS. Los resultados presentados en dicho Informe de Ruidos muestran excedencias puntuales al D.S. N°38/2011 del MMA. Los monitoreos realizados no fueron respaldados con la información mínima requerida a través de la Res. Ex. N°201, del 1 de marzo de 2013, que "Aprueba Contenido y Formatos de las Fichas para Informe Técnico del Procedimiento General de Determinación del Nivel de Presión Sonora Corregido, Contenido en el Artículo 15 letra d) del Decreto Supremo N° 38 de 2011, del Ministerio del Medio</p>



		<p>Ambiente”, careciendo de la presentación de fichas de presentación y evaluación de la norma.</p> <p>En el Anexo 4 del Informe de Seguimiento PDC N°2 del programa de cumplimiento, se acompaña un nuevo Informe de Monitoreo de Ruido, en esta ocasión elaborado por la Consultora B&amp;F. Los resultados presentados muestran nueve incumplimientos de las once campañas de monitoreo realizadas y, nuevamente, no se aporta la información mínima requerida a través de la Res. Ex. N°201 de la SMA, careciendo la presentación de ficha de presentación y evaluación de la norma.</p> <p>En este segundo informe de seguimiento, se informan las mediciones de 11 carreras, a pesar de que los eventos automovilísticos informados a la SMA como realizados fueron 20. Es decir en ocho de ellos simplemente no fueron informados los monitoreos. De los que sí fueron informados, solo en dos se indica que la norma de ruidos se cumplió. Del total de las 96 mediciones realizadas en el período e informadas, sólo en el 56,25% de ellas se cumple con la norma. Esto significa que en el período cubierto por el segundo informe de seguimiento, en una cifra correspondiente a un poco menos de la mitad de las mediciones, no se cumplió con el D.S. N°38/11 del MMA.</p> <p>Por los motivos expuestos se entiende que la acción comprometida, la más relevante asociada al cargo, fue incumplida.</p>
	<p>8.2. Exigencia de silenciadores en los vehículos en competición, con características técnicas anexo “A”, necesarias para cumplimiento cabal DS 38/2011 del MMA, durante todo el programa de cumplimiento</p>	<p>Durante todo del PDC</p> <p><b>Cumplida parcialmente:</b></p> <p>Respecto a la implementación de silenciadores en los vehículos que participan en los eventos automovilísticos, en el Informe de Seguimiento PDC N°1, se acompañó, como Anexo N°2, el resultado del uso de silenciadores. Los días informados fueron sólo cuatro, a pesar de que en el mismo Informe de Seguimiento N°1, se actualizó el calendario de carreras del período informado (p. 5), señalándose que entre junio y julio existirían diez días de eventos automovilísticos.</p> <p>Por lo tanto, la empresa no cumplió adecuadamente con su obligación de seguimiento de la acción, no informando</p>



			adecuadamente sobre la implementación de los silenciadores en todos los eventos automovilísticos realizados. <b>Por este motivo se entenderá que el cumplimiento de la acción fue parcial.</b>
	8.3. Implementación de sistema de monitoreo en punto de recepción o cual represente al receptor, que permita medir nivel de emisiones sonoras, con características técnicas anexo "C", durante la realización de eventos deportivos.	Durante todo del PDC	<b>Cumplida parcialmente:</b>  Inversiones Estancilla informó sobre los resultados del sistema de monitoreo, tanto en el Informe de Seguimiento N°1, como en el Informe de Seguimiento N°2. Al comparar las mediciones de ruido descritas en los Informes de Seguimiento con el calendario proporcionado por la propia empresa, se observa que solo en 15 de los 34 eventos automovilísticos realizados en el periodo junio-octubre de 2015 se efectuó la medición de niveles de ruido. Por lo anterior, se estima que, la empresa pudo acreditar la implementación del sistema de monitoreo, pero no pudo acreditar que este fue utilizado en todos los eventos automovilísticos realizados durante la vigencia del programa de cumplimiento. <b>Por lo anterior, se estima que el cumplimiento de la acción fue parcial.</b>
9. No cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre los siguientes documentos: Comprobante de entrega de planos Asbuilt en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado.	9.1. Entrega de la totalidad de información requerida por la autoridad.	Acción ya ejecutada	<b>Cumplida:</b>  La acción comprometida en el programa de cumplimiento consistía en "la entrega de la totalidad de información requerida por la autoridad". En relación a los planos georeferenciados del proyecto actualizados, esta información fue acompañada por Inversiones Estancilla en la primera versión de su programa de cumplimiento, por lo cual <b>se puede estimar que la acción asociada a la infracción N°9 se cumplió en forma completa.</b>
10. Realizar eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días.	10.1. No programar eventos de pruebas deportivas en períodos donde no pueda operar el proyecto.	Durante toda la ejecución del PDC	<b>Incumplida:</b>  Tal como se dio cuenta a propósito de la acción N°5.1. del programa de cumplimiento, la respuesta al requerimiento de información efectuado por la SMA mediante Ord. N° 1671, de fecha 24 septiembre 2015, entregada por la empresa con fecha 1 octubre 2015, dio cuenta de un calendario de eventos en los cuales sí se consideraban eventos en días y



			<p>horarios en los cuales el Autódromo no estaba autorizado a funcionar. La programación incluyó eventos los días martes, miércoles, jueves, viernes, sábado y domingos, ello, no obstante los días autorizados en la RCA N°86/2012 son sólo los días viernes, sábado y domingo.</p> <p>En consecuencia, <b>se puede estimar que la acción comprometida fue incumplida totalmente.</b></p>
--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia.

**738.** En resumen, la tabla anterior muestra que Inversiones Estancilla incumplió 12 de las acciones comprometidas respecto a los cargos que han sido configurados en el presente dictamen; 9 de ellas fueron incumplidas totalmente. El nivel de cumplimiento antes señalado será considerado para los efectos del incremento de la sanción base que es considerado en el artículo 42 de la LO-SMA.

## **XII. PROPUESTA AL SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE SOBRE ABSOLUCIÓN O SANCIÓN**

**739.** Sobre la base de lo visto y expuesto en el presente dictamen, y en virtud de lo establecido en el artículo 53 de la LO-SMA, a continuación, se procede a proponer las sanciones que a juicio de este Fiscal Instructor corresponde aplicar:

**740.** Con respecto a la **Infracción N°1**, referida relativa a una extracción industrial de áridos desde del estero Codegua, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 21,9 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la no ejecución del programa de cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 43,8 UTA.**

**741.** Con respecto a la **Infracción N°2**, sobre la no implementación de barreras acústicas en los sectores habitados cercanos al proyecto y la no implementación de una zona de arborización como medida complementaria de atenuación de ruido, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 185,8 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la no ejecución del programa de cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 371,6 UTA.**

**742.** Con respecto a la **Infracción N°3**, sobre la afectación del cauce del estero Codegua -por la extracción de material y la realización de obras de relleno de material- e intervención de tres defensas fluviales preexistentes en el mismo estero, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 1,5 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la no ejecución del programa de



cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 3 UTA.**

**743.** Con respecto a la **Infracción N°4**, sobre la construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto, consistente en un boulevard y un helipuerto, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 1 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la ejecución parcial del programa de cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 1,5 UTA.**

**744.** Con respecto a la **Infracción N°5**, sobre sobre la realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos, los días viernes 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 1,0 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la no ejecución del programa de cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 2 UTA.**

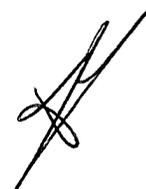
**745.** Con respecto a la **Infracción N°6**, sobre la no reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 9,5 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la no ejecución del programa de cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 19 UTA.**

**746.** Con respecto a la **Infracción N°7**, sobre la eliminación de formaciones vegetales en una superficie de 41 has, diversas a las 13.7 has afectadas originalmente por la corta anticipada, **se propone absolver.**

**747.** Con respecto a la **Infracción N°8**, sobre la superación de límites de presión sonora establecidos por el D.S. N° 38/2011 del MMA, detectada en la fiscalización, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 1,9 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la ejecución parcial del programa de cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 3,4 UTA.**

**748.** Con respecto a la **Infracción N°9**, sobre el no cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 1,0 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la ejecución del programa de cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 1 UTA.**

**749.** Finalmente, con respecto a la **Infracción N°10**, sobre realizar eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada



una medida de clausura temporal total para dichos días, se propone la aplicación de una multa, ascendente a 3,6 UTA. A partir de esta sanción, conforme lo dispuesto en el artículo 42 inciso 5° de la LO-SMA, y considerando la no ejecución del programa de cumplimiento aprobado por Res. Ex. N° 7/ Rol D-27-2014, de 7 de mayo de 2015, **se propone aplicar la sanción consistente en multa de 7,2 UTA.**

### **XIII. PROPUESTA AL SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE SOBRE EL REQUERIMIENTO DEL ARTÍCULO 3 LETRA J) DE LA LO-SMA**

**750.** La letra J) del artículo 3 de la LO-SMA establece que la SMA tiene dentro de sus funciones y atribuciones el “[r]equerir, previo informe del Servicio de Evaluación, mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de Resoluciones de Calificación Ambiental, que sometan al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, las modificaciones o ampliaciones de sus proyectos o actividades que, conforme al artículo 10 de la ley N° 19.300, requieran de una nueva Resolución de Calificación Ambiental”.

**751.** En el presente caso, la Infracción N°1 cometida por Inversiones Estancilla S.A. se refiere a la realización de una actividad de extracción industrial de áridos en el cauce del estero Codegua. Esta actividad requiere el ingreso al SEIA según la letra i) del artículo 10, de la ley 19.300. y la letra i) del artículo 3, del D.S. N°40 de 2013, del Ministerio de Medio Ambiente.

**752.** Durante la etapa de instrucción se dictó, con fecha 21 de marzo de 2016, la Res. Ex. N°13/Rol D-27-2014, en la cual se resolvió solicitar el pronunciamiento del Servicio de Evaluación Ambiental descrito en la letra j) del artículo 3 de la LO-SMA. La respuesta de la Dirección Ejecutiva del SEA fue recibida el día 7 de septiembre de 2016, mediante Of. Ord. D.E.: N°161165/2016. En ella se señala que “...las obras fiscalizadas relacionadas con el proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua" se encuentran sujetas a la obligación de ingresar al SEIA, en atención que las obras relacionadas a la extracción industrial de áridos en el Estero Codegua y las obras de defensas del estero Codegua, corresponden a obras o acciones que generan cambios de consideración en los términos del artículo 2° letra g.1) y g.3) del Decreto Supremo N° 40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que establece el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”.

**753.** Por lo tanto, se ha dado cumplimiento al requisito exigido en la letra j) del artículo 3 de la LO-SMA para poder efectuar el requerimiento de ingreso al SEIA. Por este motivo, se propone al Superintendente **requerir a Inversiones la Estancilla S.A., bajo apercibimiento de sanción, para que someta al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental**, obteniendo la correspondiente Resolución de Calificación Ambiental, las acciones de extracción de áridos a las cuales se refiere la Infracción N°1 del presente dictamen.

### **XIV. PROPUESTA AL SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE SOBRE LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS URGENTES Y TRANSITORIAS**

**754.** Según lo que se ha desarrollado en el presente dictamen, Inversiones Estancilla continúa operando en la actualidad el proyecto Equipamiento



Deportivo Autódromo de Codegua sin haber implementado las medidas de control de ruidos que se consideran en la RCA N°86/2012, consistentes en arborización y la instalación de barreras de ruido. Lo anterior fue verificado en la inspección personal realizada por este fiscal instructor el día 17 de enero de 2017, dejándose constancia en el Acta de Inspección Personal, la cual fue incorporada al expediente de instrucción mediante Res. Ex. N°18/Rol D-27-2014.

**755.** La operación del Autódromo de Codegua por parte de Inversiones Estancilla sin la implementación de las medidas de control de ruidos, implica un riesgo de superación del D.S. N°38/2011 del MMA, ya que, en la misma evaluación ambiental se modeló el efecto de esta medida, estimado que sin ella el Autódromo podía generar episodios de superaciones de la norma de ruido de hasta 9 dBA.

**756.** El riesgo de superación de la norma de ruidos recién descrito, ha derivado en superaciones efectivas a dicha norma, tal como ha sido verificado en diferentes mediciones realizadas en terreno. En el Informe Medición de Ruido Producto de la Operación del Autódromo Internacional de Codegua, acompañado por la denunciante doña Olga León Segura, se detectan superaciones que van desde 1 dBA a 10 dBA. En las mediciones realizadas por la SMA el día 7 de noviembre de 2014, por su parte, muestran superaciones que van entre 6 dBA y 27 dBA. Finalmente, en las mediciones de la propia empresa, en el contexto de la ejecución del Programa de Cumplimiento presentado por ella, realizó un conjunto de mediciones de ruido en el punto de recepción, las cuales también mostraron superaciones de hasta 11 dBA.

**757.** La superación de la norma de ruidos conlleva a su vez un riesgo de afectación a la salud de la población colindante, ya que, como se ha explicado en forma previa en el presente dictamen, el ruido por sobre la norma puede generar discapacidad auditiva, hipertensión y cardiopatía isquémica, estrés y alteraciones del sueño. Adicionalmente, existe una evidencia de que el ruido puede afectar el rendimiento cognitivo y el desenvolvimiento social<sup>50</sup>. En el caso de niños, la exposición a ruidos molestos puede causar hiperactividad y disminución del rendimiento escolar<sup>51</sup>.

**758.** Tal como indica el artículo primero del El D.S. N°38/2011 del MMA, el objetivo de dicha norma es *"...proteger la salud de la comunidad mediante el establecimiento de niveles máximos de emisión de ruido generados por las fuentes emisoras de ruido que esta norma regula"*. En consecuencia, en la medida en que la norma tiene una gran posibilidad de ser superada, por la no implementación de las medidas de control de ruido contempladas en la RCA N°86/2012, entonces, existe un riesgo de que se con ello se afecte la salud de la población colindante.

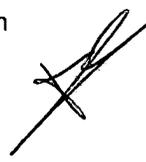
**759.** Este riesgo fue considerado al momento de decretar las diferentes medidas provisionales de clausura temporal del Autódromo, la primera de las cuales fue dictada el 4 de diciembre de 2014, mediante Res. Ex. N°713. Esta medida fue renovada en diferentes ocasiones, según se dio cuenta previamente en este dictamen.

**760.** La renovación de las medidas provisionales de clausura fue interrumpida por la propuesta voluntaria de medidas de control de ruidos, realizada por Inversiones Estancilla con fecha 4 de marzo de 2016. Las medidas que fueron propuestas en dicha ocasión fueron las siguientes: (i) no realización de carreras de motocicletas; (ii) Continuar con

---

<sup>50</sup> Supra.

<sup>51</sup> Op. cit. KAMP, Irene. DAVIES, Hugh. Environmental noise and mental health: Five year review and future directions. 9th International Congress on Noise as a Public Health Problem (ICBEN) (2008) [en línea] <[http://www.icben.org/2008/PDFs/van\\_Kamp\\_Davies.pdf](http://www.icben.org/2008/PDFs/van_Kamp_Davies.pdf)>.



el sistema de mitigación de ruidos propuesto en el Programa de Cumplimiento; (iii) Informe mensual de monitoreo acústico; (iv) realización de una auditoría a todas las mediciones de ruido del AIC; (v) contemplar un menor número de vehículos en pista, contemplando sólo 20, además de reducir el número de personas asistentes a los eventos; (vi) utilización solo de la “pista corta” de funcionamiento de 2543 metros aprox.

**761.** El día 11 de abril de 2016, se dictó la Res. Ex. N°13/Rol N°D-27-2014, mediante la cual se abordó la propuesta de medidas voluntarias realizada por Inversiones Estancilla. En dicha resolución se describieron todos los antecedentes relativos a las medidas precautorias previamente dictadas, luego se explicó las medidas voluntarias propuestas por la empresa. Se manifiesta también que dichas medidas no constituyen una superación de los cargos, sino que se trata de antecedentes que tendrán que ser ponderados de acuerdo al artículo 40 de la LO-SMA, razón por la cual no se trata de medidas que deban ser “*aprobadas*” por la SMA, como lo pidió Inversiones Estancilla. No obstante, se hizo ver también que en la medida en que ellas sean cumplidas, la SMA ponderará aquellos antecedentes al momento de decidir sobre la eventual nueva solicitud de medidas provisionales. Se indica también que por la naturaleza de las medidas voluntarias propuestas, estas sí pueden constituir mecanismos eficientes para la disminución del riesgo a la salud de las personas, el cual es justamente el fundamento de las medidas provisionales previamente dictadas. Se señaló también que, para que la SMA pudiera valorar dichos antecedentes, era necesario que Inversiones Estancilla entregue periódicamente información que dé cuenta del cumplimiento voluntario de las medidas propuestas. Para ello se ordenó a Inversiones Estancilla la entrega semanal de un conjunto de información, la cual es descrita en la resolución.

**762.** En cumplimiento con el requerimiento de información efectuado Inversiones Estancilla acompañó, con fecha 20 de abril de 2016, la primera respuesta semanal al requerimiento de información, en la cual se manifestó que la semana previa no se habían realizado eventos automovilísticos en el Autódromo. Con posterioridad se acompañaron regularmente el resto de las respuestas semanales, informando los eventos automovilísticos realizados en la semana previa, así como las mediciones de la cabina sismométrica implementada y las mediciones de ruido en el punto de recepción.

**763.** Con fecha 15 de mayo de 2017, Inversiones Estancilla realizó una presentación en la cual solicita cambiar la periodicidad del requerimiento de información realizado por la DSC de la SMA mediante Res. Ex. N°13/ D-27-2014, de semanal a mensual. El fundamento de esta solicitud de encuentra únicamente en los costos asociados al monitoreo, los cuales señala, serían demasiado altos.

**764.** Como se aprecia de la presentación realizada por la empresa, existe una confusión en la solicitud entre dos materias diferentes: primero, el compromiso de realizar monitoreos en los eventos automovilísticos llevados adelante en el Autódromo de Codegua, lo cual es una medida voluntaria propuesta por la misma empresa y que no tiene una periodicidad semanal; y, segundo, la entrega de los resultados de esos monitoreos, la cual debe ser semanalmente realizada a la SMA, en virtud de la Res. Ex. N°13/ D-27-2014. Lo que fundamenta la solicitud es lo costoso del monitoreo, es decir la medida voluntaria propuesta por la empresa, pero se solicita cambiar la regularidad de la entrega de información, la cual sí es semanal.

**765.** Más allá de lo anterior, lo cierto es que la Res. Ex. N°13/ Rol- D-27-2014, estableció que la periodicidad de la entrega de la información sería semanal, “...*mientras el Autódromo de Codegua se encuentre en operación y el presente procedimiento sancionatorio se encuentre abierto*” (énfasis agregado). En consecuencia, una vez concluido el procedimiento sancionatorio el requerimiento de información ya no se encontrará vigente, con lo



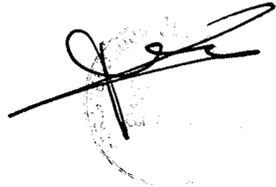
cual la SMA ya no contará con información sobre la efectividad de las medidas que la empresa ha ejecutado voluntariamente. Esto implica que no se podrá tener certeza sobre el riesgo que la operación del Autódromo de Codegua genera para la población colindante.

766. En base a lo expuesto previamente, y a la importancia de que el riesgo asociado a la no implementación de las medidas de control de ruidos en el Autódromo de Codegua, se propone al Superintendente del Medio Ambiente el mantener el requerimiento de información realizado a Inversiones Estancilla, con posterioridad a la dictación de la Resolución que ponga término al procedimiento sancionatorio, con el objetivo de que se pueda evaluar adecuadamente la necesidad eventual de dictar una medida cautelar más gravosa si las condiciones de operación del Autódromo de Codegua lo ameritan

Sin otro particular, le saluda atentamente,



Benjamín Muhr Altamirano  
Fiscal Instructor de la División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente



Rol: D-27-2014