Antofagasta, 24 de diciembre de 2021

**Ref.** Denuncia a Minera Mantos Copper

**Ant.** Rol MP-043-2021

**Sr. Cristóbal De La Maza**

Superintendente del Medio Ambiente

Presente

De nuestra consideración:

Mediante la presente se ingresa denuncia por mal manejo de relaves mineros que están causando afloramiento adyacente a vías férreas, generando riesgo de descarrilamiento y afectación a aguas subterráneas por parte de la Minera Mantos Copper S.A. en la Región de Antofagasta.

Sin otro particular, se despide atentamente.



**Jaime Henriquez Valenzuela**

**Representante Legal**

**Antofagasta Railway Company PLC (FCAB)**



**Tatiana Rodriguez Herrera**

**Representante Legal**

**Antofagasta Railway Company PLC (FCAB)**

Jaime Henríquez, Gerente de Sustentabilidad FCAB, y Tatiana Rodríguez, Jefa Medioambiente, en representación de **Antofagasta Railway Company PLC** (FCAB), todos domiciliados en Avda. Simón Bolívar Nº255, Comuna y Región de Antofagasta, al Superintendente de Medio Ambiente, Sr. Cristóbal De La Maza, respetuosamente digo:

Que mediante la presente se solicita tener en cuenta ciertos antecedentes que dan cuenta del deficiente manejo de relaves mineros que están causando afloramiento adyacente a las vías férreas de mi representada, generando riesgo de descarrilamiento y afectación a aguas subterráneas por parte de la Minera Mantos Copper en la Región de Antofagasta.

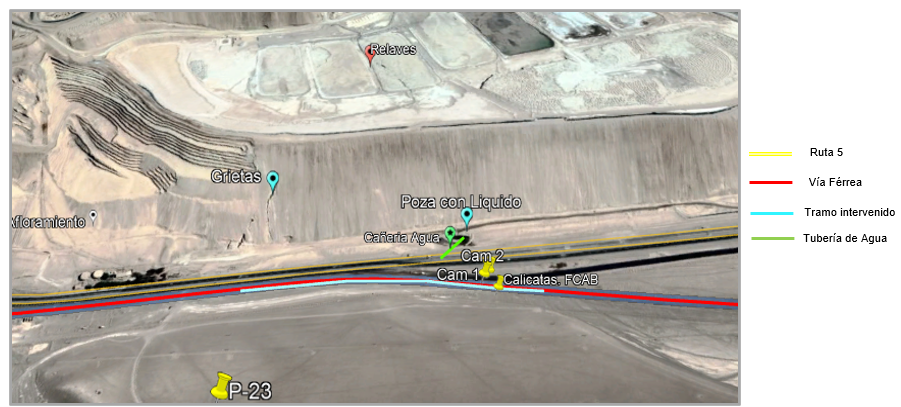
1. **Antecedentes**

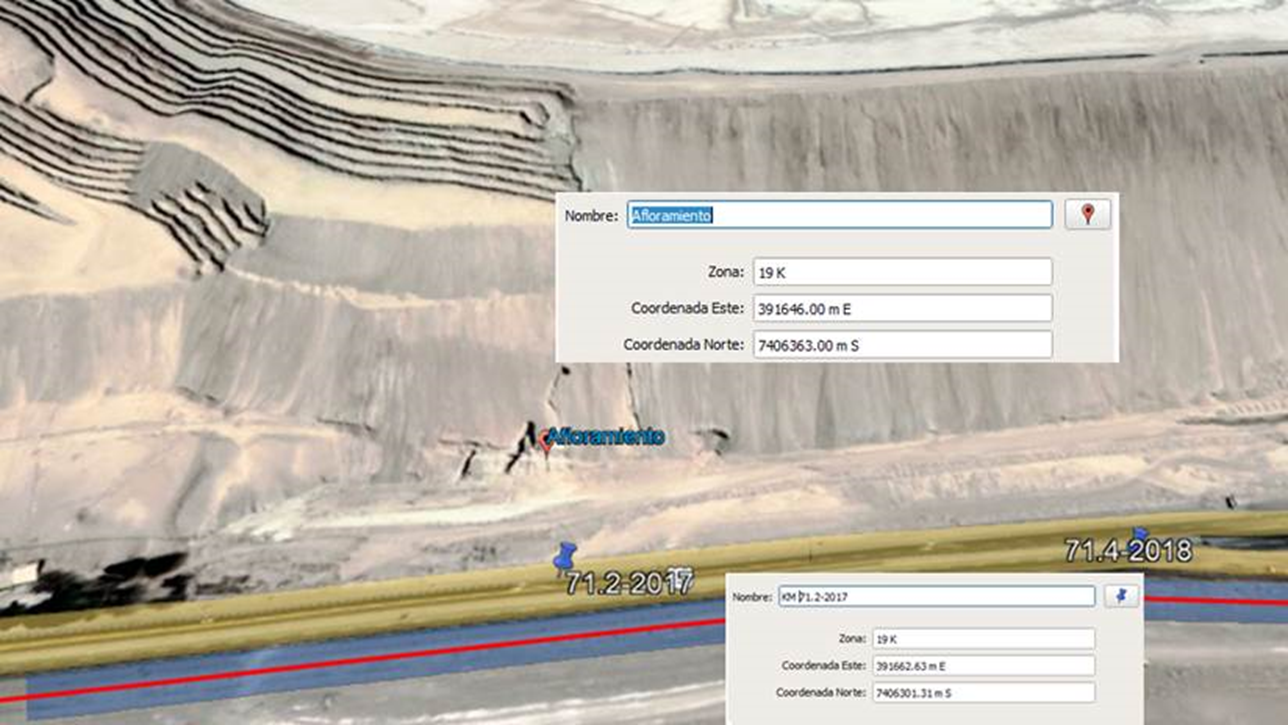
FCAB es un titular que opera dentro de la cadena logística y productiva del norte de Chile, llevando carga de diferentes clientes a través de los más de 700 kilómetros de líneas férreas. Las diferentes vías recorren la Región de Antofagasta y tienen acceso directo a las principales faenas mineras a través de trenes o servicios adicionales como terminales de transferencia y transporte rodoviario, transportando cátodos de cobre, concentrado de cobre, ácido sulfúrico, salmuera de litio y concentrados de otros minerales.

Pues bien, en el tramo entre los Km 1406.300 y el Km 1407.125 de la Ruta 5 de la línea principal, la vía férrea que corre en forma paralela a la Ruta 5 a la altura del proyecto Mantos Blancos cuyo titular es Mantos Copper. Durante el mes de mayo de 2021, en circunstancias que personal de FCAB ejecutaban trabajos de inspecciones de la vía en el sector cercano a la Estación Latorre, frente a Mantos Copper, específicamente mientras realizaban a actividades de excavación en el lugar, dicho personal encontró 2 mts. de profundidad de un flujo de agua ubicado bajo faja ferroviaria de FCAB. Inmediatamente el personal de mantención detuvo los trabajos y dio aviso al Área de Medio Ambiente FCAB, a fin de proceder a la revisión del hallazgo, procediéndose, en el interín, a delimitar y señalizar el pozo a la espera de toma de muestras en el sitio.

Producto de lo anterior, FCAB se vio obligado a restringir, en el sector, la velocidad de los trenes en un rango de 10 km/Hr a 20 km/Hr (en operación normal la velocidad promedio es de 50 km/Hr) a fin de evitar que un mayor socavamiento en el terreno. Adicionalmente se rellenó con lastre el sector bajo de la vía y se mantiene una inspección semanal del sector, con el fin de identificar aumentos de socavamiento que pueda afectar estructuralmente a la vía férrea e ir aplicando medidas de mitigación como las comentadas precedentemente.

A continuación, se muestra la ubicación de la vía férrea en relación tanto con el afloramiento como con el proyecto minero:





De esa forma es que el hecho denunciado mediante el presente escrito es la creación de diferentes situaciones y riesgos operacionales que se están generando producto del afloramiento de aguas provenientes de Mantos Copper.

1. **Riesgos de desrielo y medidas asociadas**

El principal riesgo creado por la situación denunciada es el desrielo de los convoyes que transitan por las vías afectadas por el afloramiento, que, dependiendo de la carga que lleven en el momento del accidente, podrá afectar en mayor o menor medida el medio ambiente y la salud y vida de las personas.

Ante dicho escenario, se contrató un servicio externo que realizó un estudio topográfico para controlar las deformaciones de largo plazo. Del resultado de este informe se realizaron los cambios recomendados.

En el Anexo N° 1 se acompaña el informe “Levantamiento Topográfico Sector Estación Latorre” donde se plasman los parámetros altimétricos de la vía, identificando cuales se encuentran alterados, en virtud de las desviaciones que se presentan en la vía férrea ubicada en Estación Latorre, camino Mantos Blancos b24 en el sector específico de las líneas férreas a un costado de la Ruta 5.

Tal como se explica en el Anexo, se realizó el levantamiento de los sectores tales como caminos laterales, caminos anexos (desvíos), líneas férreas, calicatas de monitoreo letreros, sitios de acopios de ripios, grietas en sector de asentamiento de líneas férreas, puntos de relleno para una mejor interpolación del área en el plano tales como en los cambios de niveles tales como taludes pendientes y acopios de sectores, llegando a la siguiente conclusión:

*De ambos levantamientos, Longitudinal y Transversal, se puede asegurar que ambas vías (Principal y secundaria) presenta una deformidad en su magnitud longitudinal, presentando en algunos puntos peligro inminente de desrielo.*

En segundo término, y como como resultado del informe antes mencionado y sus recomendaciones, se realizó el relleno de 1.400 m³ de lastre para nivelar la vía. Para evitar desrielos se realizó mantenimiento normal en julio y agosto de 2021 entre el km 70+850 al 71+492 (se adjunta respaldo OT 2315217- 2321918 en el Anexo N° 2), a fin de mejorar la geometría y nivelación de la vía. El socavón, producto del afloramiento tuvo como consecuencia directa el aumento de la frecuencia en el tiempo del mantenimiento normal y estándar en la zona indicada. El detalle de la entrega de lastre para la adopción de esta medida de emergencia se describe en el siguiente cuadro:

Tabla

Descripción generada automáticamente

La posibilidad de desrielo antes mencionado no solo constituye un riesgo, entendido como la probabilidad de ocurrencia del efecto adverso sobre el receptor[[1]](#footnote-1) sino que ha ocurrido, con ocasión del flujo de aguas en el sector denunciado, tal como se muestra en los siguientes reportes de incidente de 12 de septiembre y 24 de octubre de 2021 (Anexo N° 3):

Incidente 12 de septiembre de 2021

El incidente de 12 de septiembre de 2021 ocurrió a las 19:49 Hrs en el Km 73,110, cercano a Estación Latorre donde se encuentra el socavón producto de agua corriente que aflora. La máquina pudo ser identificada como T205 - que transportaba carga de la División Chuquicamata de Codelco-Chile - , el que se detuvo en el sector por encontrarse una fuerte corrida de agua afectando la vía y la circulación de los trenes por el sector. La duración de evento fue de aproximadamente 06:46 hrs., donde los trenes no pudieron circular.

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación

Descripción generada automáticamente

Incidente de 24 de octubre de 2021

El incidente de 24 de octubre de 2021 ocurrió cercano a las 09:07 Hrs en el Km 76,120, cercano a Estación Latorre donde se encuentra el socavón producto de corridas de agua. La máquina pudo ser identificada como T1211 - trasnportaba carga de minera Spence – se tuvo que detener en el sector por activación de una alerta de desrielo – sistema que avisa a control ferroviario para que el Traen se detenga y se revise convoy. Al bajarse el operador se percata que uno de los carros se encuentra desrielado, específicamente el carro N°12 del convoy. En el informe de desrielo se declara que la causa principal fue la vía, provocando fuertes alabeos en el tren producto de un desnivel considerable en el punto de caída. Producto de este evento se detiene el tránsito y la circulación de los trenes por el sector. La duración de evento fue de aproximadamente 03:23 hrs, donde los trenes no pudieron circular.

Texto

Descripción generada automáticamente

1. **Toma de medida de precaución por terreno desnivelado en sector LATORRE**

El segundo punto que se solicita tener en cuenta es la medida de precaución al tránsito de trenes en la sección con afloramiento, que perjudica tanto las operaciones normales de la empresa como la cadena logística ferroviaria del área donde FCAB realiza sus actividades, impactando indebidamente en las labores propias de la empresa a raíz del descuidado tratamiento del afloramiento minero. Lo anterior se traduce en una restricción de velocidad con precaución a 20 kph en el punto, es decir, en una reducción de velocidad.

Esta precaución impacta a 17 trenes por día, considerando un largo de tren de 700 metros, el impacto de la precaución es de 00:02:24 min., por día significa un impacto aproximado de 35 minutos, afectando con ello la cadena de transporte de toda la zona.

1. **Resumen de los daños ocurridos con ocasión del afloramiento minero**

En resumen, y aun tomando en cuenta las medidas de emergencia y tratamiento que se le ha dado a las vías en la zona afectada por el afloramiento minero, los daños producidos por la situación denunciada, que genera un grave riesgo al medio ambiente y a la salud de las personas tal como se ha indicado, pueden ser resumidos en los siguientes puntos:

a) Desnivel de 50 cm de la vía.

b) Daño en durmientes, eclipsas y fijaciones que fueron cambiadas en su totalidad en mantenimiento normal.

c) Impacto operacional en 17 trenes al día: Aumento de 35 minutos en tiempo de viaje por precaución activa hace 136 días, adjunto respaldo análisis de confiabilidad.

Sin perjuicio que los datos y el registro fotográfico se encuentra en los Anexos N°1 y N°4, a continuación se evidencia parte de la zona afectada a modo de ilustración:

Vista de una playa

Descripción generada automáticamente con confianza media

1. **Fiscalizaciones, procedimientos y medidas de organismos sectoriales**

A continuación, se indican las fiscalizaciones, procedimientos y medidas vigentes que, sobre el mismo asunto denunciado, esto es el afloramiento proveniente de la faena minera Mantos Blancos de propiedad de Mantos Copper S.A., con el fin de ilustrar de mejor forma la ocurrencia del fenómeno y la veracidad y seriedad de los antecedentes presentados por mi representada, que vienen a complementar y ratificar el problema generado y que actualmente se encuentra sin solución y generando riesgos de diverso tipo.

Superintendencia del Medio Ambiente

Según Memorándum AFTA N°07/2021 de 29 de junio 2021, con fecha 28 de julio de 2020, la Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A. (“**Autopistas de Antofagasta**”) ingresó una denuncia ante la Superintendencia del Medio Ambiente (“**SMA**”), registrada con el ID 51-II-2020, fundamentada en la presencia de líquido en la autopista a la altura de Minera Mantos Blancos, cuyo titular es Mantos Copper S.A., y las consecuentes deformaciones producidas en la calzada. Cabe señalar que, hasta la dictación del memorándum ya singularizado, en dicho procedimiento sólo se habría requerido de información a Mantos Copper.

Posteriormente, mediante Carta AFTA N°81/2021, de 27 de julio de 2021, la SMA regional de Antofagasta solicitó a FCAB informar acerca de existencia de una cámara de cemento con tuberías, ubicada en las cercanías de la Minera Mantos Blancos y contigua a la faja ferroviaria y de las calicatas ejecutadas en el sector. Dicho requerimiento de información fue respondido por FCAB mediante carta FCAB-GSDT N°014/2021, de 04 de agosto de 2021.

Dirección General de Aguas

Como consecuencia de la denuncia efectuada por Autopistas de Antofagasta, la Dirección General de Aguas de la región de Antofagasta (“**DGA II**”) realizó una inspección en terreno con fecha 09 de agosto de 2021, que dio lugar al Acta de Inspección Nº000134.

Servicio Nacional de Geología y Minería

El Sernageomin inspeccionó las instalaciones, detectándose condiciones que representan un riesgo grave e inminente para la vida de los trabajadores y el medio ambiente, imponiendo a la minera Mantos Blancos la medida de cierre parcial temporal de las piscinas de emergencia ubicadas en la cubeta N°1 y cubeta N°2 y la prohibición de todos los trabajos y actividades en las cercanías de la grieta del tranque de relaves, todo lo cual consta en la Res. Ex. N°1576[[2]](#footnote-2), de 25 de agosto de 2021[[3]](#footnote-3). Del mismo modo, mediante Res. Ex. N°1822[[4]](#footnote-4), de 29 de septiembre de 2021, se inició un procedimiento sancionatorio, formulando cargos a Mantos Copper por contravenciones al D.S. N° 248/2006 del Ministerio de Minería y a las resoluciones del Sernageomin que aprueban el proyecto minero. Adicionalmente, habiéndose verificado el incumplimiento de las medidas impuestas en la Res. Ex. N° 1576, la Res. Ex. N° 1822, el Sernageomin impuso la medida de cierre total e indefinido de las piscinas de emergencia del tranque de relaves que habrían filtrado contenido, generando la grieta que se aprecia a simple vista en el talud del muro del depósito.

Con todo, esta Superintendencia la única medida que ha adoptado hasta el momento es una medida urgente y transitoria (MUT) contenida en el Rol MP-043-2021, sustentada en que *“A la fecha, en la zona comprendida entre el Km 1406.300 y el Km 1407.125 de la Ruta 5, existen evidentes deformaciones y grietas, tanto en el pavimento asfáltico como en el entorno a la Autopista, frente a la Minera Mantos Copper, debido afloramientos de aguas, con la consecuente pérdida de la capacidad de soporte del suelo, al disolver sales presentes”*, y que *“justifican la urgencia de realizar nuevos estudio que permitan confirmar o descartar que la operación de la faena minera sea responsable de los hechos, los cuales, además, de generar un daño inminente al acuífero Sierra Gorda, implica un riesgo a la salud de las personas dado el grave deterioro de la Ruta 5 en el sector, que podrían ocasionar graves accidentes”* **a lo que cabe agregar los hechos y riesgos denunciados en el presente escrito, es decir, que el afloramiento ha generado daño material a la faja ferroviaria y vía férrea de FCAB, debiendo incluirse el riesgo de desrielo respecto al tránsito de convoyes que por allí transitan.**

Así, existe una presunción fundada de que las infiltraciones provenientes del depósito de relaves de la faena minera están provocando el peraltamiento del nivel freático en el entorno, y con ello se ha comprometido la estabilidad de la infraestructura ferroviaria, con los consecuentes riesgos que ello genera al medio ambiente y la salud de las personas, fenómeno que además podría estar contaminando el acuífero receptor de dichas infiltraciones.

En ese contexto, FCAB se ha visto afectado, debiendo en algunos casos tomar medidas inmediatas, respecto al tramo de vías adyacentes al fenómeno de afloramiento: (i) Se han realizado trabajos de mejoramiento y reforzamiento en aproximadamente un kilómetro de la faja para mitigar la inestabilidad generada por el afloramiento; (ii) Se ha aplicado una restricción de velocidad de entre 10 kms/h y 20 kms/h para los trenes que pasan por el sector, lo que conlleva un retraso en las entregas de cargas; y (iii) El acueducto ubicado en el km. 71 de la vía férrea frente a la minera ha sido afectado entre unos 80 a 100 metros, lo que ha provocado un hundimiento en 50 cms.

1. **El Derecho en el que sustenta la presente denuncia y la petición principal**

Los antecedentes indicados anteriormente deben necesariamente tomar la forma de denuncia, en los términos formulados en el artículo 21 de la LOSMA, que prescribe que cualquier persona podrá denunciar ante la Superintendencia el incumplimiento de instrumentos de gestión ambiental y normas ambientales, debiendo ésta informar sobre los resultados de su denuncia en un plazo no superior a 60 días hábiles. 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. En ese sentido FCAB cumple a cabalidad con la legitimación activa para realizar una denuncia ambiental.

En segundo lugar, la denuncia debe cumplir con los requisitos establecido en el artículo 47 incisos 3° y 4° de la LOSMA. Los requisitos del inciso 3°[[5]](#footnote-5) se cumplen en el presente caso con el formulario de denuncias que se acompaña a esta presentación y que fue ingresado de forma electrónica con fecha 24.12.2021.

Por su parte el inciso 4° del art. 47 de la LOSMA señala que los antecedentes aportados en la denuncia originarán un procedimiento sancionatorio si a juicio de la Superintendencia está revestida de seriedad y tiene mérito suficiente. En caso contrario, se podrá disponer la realización de acciones de fiscalización sobre el presunto infractor y si ni siquiera existiere mérito para ello, se dispondrá el archivo de la misma por resolución fundada, notificando de ello al interesado.

De los riesgos que sustentan la MUT en el Rol MP-043-2021, que posee plazos que pueden resultar demasiado excesivos teniendo en cuenta la urgencia que se pretende sustentar en ella, más las investigaciones sectoriales, no solo de uno sino de dos organismos especializados que apuntan a la responsabilidad de la minera denunciada (DGA y SERNAGEOMIN), incluso con medidas de paralización parcial de ciertas obras, se suma mediante el presente escrito el riesgo de desrielo y otro daños a la infraestructura ferroviaria de FCAB.

Todos estos antecedentes señalados hacen más que necesario que la SMA tome medidas relacionadas con el riesgo al medio ambiente y a la salud de las personas y que incluso, con los antecedentes que ya existen, formule derechamente cargos, entendiendo que tal acción implica la *“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”*, según el artículo 49 de la LOSMA, pero ningún caso significa la última palabra en términos sancionatorios, pudiendo llegar a la conclusión de sancionar o absolver de responsabilidad dependiendo de la convicción a la que llegue el fiscal instructor de la causa.

Al día de hoy resulta un despropósito la inacción de la SMA atendiendo la cantidad de antecedentes que obran en su conocimiento, teniendo vigente solo una MUT con plazos de presentación de información de casi un año:

* *“se destaca la alteración de la calidad química de las aguas subterráneas, en base al aumento de aproximadamente un 200% de la concentración de Cobre”*
* *“el estudio preliminar, señaló que el flujo no natural en la zona de las deformaciones correspondería a un aporte de caudal de origen antrópico”[[6]](#footnote-6)*

Tal como ha razonado el Tercer Tribunal Ambiental en el Rol R-18-2019, el art. 47 establece una regla específica[[7]](#footnote-7). De la lectura de dicha norma, en particular de la expresión “originará”, queda de manifiesto que el legislador ha dispuesto que, si la denuncia está referida a una materia de competencia de la SMA y cumple los requisitos de seriedad y mérito suficientes, el procedimiento sancionatorio se debe iniciar. La expresión “originará” no es de contenido facultativo; si la intención del legislador hubiese sido otra, la expresión habría sido “podrá originar”, reservando un ámbito de discrecionalidad de actuación a la SMA, que solo puede quedar supeditada a criterios de conveniencia y no de mérito u oportunidad.

Por su parte, la expresión “mérito”, en el citado art. 47 inciso final de ese cuerpo legal, sin dudas está referido al mérito probatorio, pues cuando la denuncia no lo tuviese, dicho organismo puede ordenar acciones de fiscalización, las que son esencialmente probatorias. En ese sentido, la doctrina ha indicado, en cuanto al mérito de las denuncias, que éstas *“[…] suponen que ha sido el ciudadano el que ha realizado la pesquisa inicial de la infracción a la norma ambiental, aun cuando es probable que la SMA siempre realice diligencias complementarias para comprobar la veracidad de los hechos, encomendando actividades de fiscalización”* (Hunter, 2019).

Por tanto, la función sancionatoria que el legislador ha asignado a la SMA no puede -al menos en el caso de las denuncias en que existe una regla expresa- obedecer a una decisión puramente discrecional. **Siendo así, si la denuncia tiene mérito suficiente -entendido como mérito probatorio-, la SMA está obligada a formular cargos**. Más aún cuando esta denuncia no solo es el único antecedente, sino que además en el presente caso la SMA cuenta con dos organismos sectoriales que se han pronunciado, los antecedentes aportados por otro denunciante y por el mismo presunto infractor ante requerimientos de información y cumplimiento de la MUT decretada.

Por tanto, en virtud de todo lo señalado anteriormente y los Anexos acompañados a esta presentación se solicita al Sr. Cristóbal De La Maza, como Superintendente del Medio Ambiente tener por presentada la presente denuncia, darle curso y tomar todas las acciones que estén a su alcance con el fin de poner fin a los hechos denunciados.

En caso que esta autoridad requiera de información adicional y/o comunicarse con FCAB respecto de esta presentación, solicitamos tomar contacto con quien suscribe, al teléfono +56 84482233 o a su correo electrónico: trodriguez@fcab.cl

**PRIMER OTROSÍ:** Solicita tener por acompañado los siguientes anexos:

* Anexo N° 1 se acompaña el informe “Levantamiento Topográfico Sector Estación LATORRE”
* Anexo N° 2 Mantenimiento OT 2315217- 2321918
* Anexo N° 3 Reportes desrielo
* Anexo N° 4 Fotografías

**SEGUNDO OTROSÍ:** Solicito tener presente que nuestra personería para actuar en representación de **Antofagasta Railway Company PLC**. consta de la escritura pública de fecha 05 de mayo de 2021, otorgada en la Notaría de don Rodrigo Gutierrez García (I), cuya copia autorizada acompaño en este acto.

1. SMA. 2017. Bases para la determinación de sanciones ambientales. p. 27. [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://doctransparencia.sernageomin.cl/item_varios/resoluciones/medidas21/RES_1576_25-08-21.pdf> [↑](#footnote-ref-2)
3. La misma resolución impone una serie de condiciones, cuyo cumplimiento deberá ser acreditado por Mantos Blancos a fin de solicitar el alzamiento del cierre temporal, consistentes en: (a) verificación del estado de la geomembrana y de todos los sistemas de evacuación de agua de todas las piscinas; (b) Mejoramiento de las condiciones actuales de las piscinas de emergencia, donde se garantice su impermeabilidad; (c) establecer un sistema de monitoreo de posibles infiltraciones a lo largo de la cubeta N°1 y cubeta N° 2; (d) demostrar y asegurar la estabilidad física de la cubeta N° 1. [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://doctransparencia.sernageomin.cl/item_varios/resoluciones/formulacion21/RES_1822_29-09-21.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
5. Las denuncias de infracciones administrativas deberán ser formuladas por escrito a la Superintendencia, señalando lugar y fecha de presentación, y la individualización completa del denunciante, quien deberá suscribirla personalmente o por su mandatario o representante habilitado. Asimismo, deberán contener una descripción de los hechos concretos que se estiman constitutivos de infracción, precisando lugar y fecha de su comisión y, de ser posible, identificando al presunto infractor. [↑](#footnote-ref-5)
6. MEMORÁNDUM AFTA N° 07/2021 [↑](#footnote-ref-6)
7. Los antecedentes aportados en la denuncia originarán un procedimiento sancionatorio si a juicio de la Superintendencia está revestida de seriedad y tiene mérito suficiente. En caso contrario, se podrá disponer la realización de acciones de fiscalización sobre el presunto infractor y si ni siquiera existiere mérito para ello, se dispondrá el archivo de la misma por resolución fundada, notificando de ello al interesado. [↑](#footnote-ref-7)