

EN LO PRINCIPAL: Evacúa traslado por presentaciones SCAA. **PRIMER OTROSÍ:** Tenga presente lo que indica a modo de denuncia. **SEGUNDO OTROSÍ:** Acompaña documentos. **TERCER OTROSÍ:** Se incorporen casillas electrónicas como medio de notificación a las ya existentes.

SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE

JAMES CRAIG WHITTAKER, en representación ya acreditada de Mantos Copper S.A, en expediente sancionatorio D-064-2022, a la Sra. Superintendente del Medio Ambiente, con respeto digo:

Que, dentro de plazo y de conformidad al art.17 literal g) de la Ley N° 19.880, vengo en evacuar el traslado conferido por Ud. a esta parte mediante la Res. Ex. N°8/D-06-2022 de 22 septiembre 2023, respecto de las presentaciones realizadas en este expediente por la denunciante Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A. (SCAA), de fechas 10 de febrero y 16 de mayo del presente, solicitando desde ya que lo dicho en ellas sea completamente descartado por Ud.

Esta parte a través del ingreso de su PDC y los subsiguientes PDC refundidos ha reconocido las infracciones imputadas, presentando acciones idóneas para volver a la situación de cumplimiento, lo que no implica de ningún modo el reconocimiento de su responsabilidad o de la relación causal entre dichas infracciones o la actividad minera que ejecuta Mantos Blancos y los hechos y efectos que han sido continuamente alegados por SCAA en este proceso.

Sobre la causa de dichos hechos, y tal como esta parte lo ha continuamente acreditado mediante documentos técnicos ante esta SMA y la DGA, Mantos Blancos no tiene responsabilidad alguna ni menos una relación causal fehaciente que permita vincularla con lo que se denuncia.

Mi representada manifiesta desde ya su pleno interés y disposición en conocer las causas ciertas de los afloramientos en la zona, cuestión que implica, necesariamente,

una cooperación de todos los actores involucrados, especialmente la autopista concesionada a SCAA, por los motivos que se indicarán en esta presentación.

Así, desde ya se indica a Ud. que las presentaciones de SCAA respecto de las cuales se evacúa traslado, no sólo han sido oportunistas y se sitúan al borde de la jactancia, sino que omiten los propios incumplimientos ambientales de la denunciante, los que por sí solos ameritan, en el contexto de los hechos actuales, que se inicie una investigación en su contra.

Finalmente, se aprecia que la concesionaria intenta transformar el presente procedimiento sancionatorio en un instrumento para una contienda judicial futura en la que busca que se declaren derechos a su favor (responsabilidad por supuestos daños), instrumentalizando al servicio que usted dirige para otros fines, cuestión reservada exclusivamente a los tribunales de justicia y no a la Administración. En ese marco, respondemos lo que se nos ha imputado.

1. Los hechos informados por SCAA en sus presentaciones de 10 febrero y 16 mayo 2023: meras acusaciones sin antecedentes fundados.

a) Presentación SCAA de 10 febrero 2023: imputa infundadamente a Mantos Blancos el origen de un derrame.

El 10 de febrero del presente, SCAA ingresa una carta en este expediente *“denunciando nuevo derrame”* que, en sus palabras sería *“proveniente de instalaciones del Proyecto Mantos Blancos...”*.

De ese modo alegan haber observado *“un nuevo derrame”* que *“proviene directamente de la faena Mantos Blancos”* a la altura del Dm 1406,250 de la ruta 5 y que dicho derrame habría provocado inundaciones en la autopista. Añaden que habrían tomado conocimiento de ello *“de manera informal”* y que la causa de dicho supuesto derrame sería una rotura de una cañería de propiedad de la concesionaria Aguas Antofagasta S.A. a causa de actividades de la faena minera.

El 21 de febrero de 2023 Mantos Copper presentó una carta a Ud., haciéndose cargo en forma efectiva de las falsas imputaciones de SCAA que, en suma, indicó:

- (i) Efectivamente existió la rotura de una cañería el día 10 de febrero de 2023, pero esta ocurrió:
 - a. **Fuera de las faenas de Mantos Blancos,**
 - b. En instalaciones de la concesionaria **Aguas Antofagasta S.A.**, la que es utilizada para el transporte de agua de dicha compañía;
- (ii) Dicha situación, a pesar de haber ocurrido fuera de la faena y en una instalación ajena a ella, fue inmediatamente informada por mi representada a la SMA, comunicándose también la colaboración por parte de nuestra compañía ante lo sucedido;
- (iii) El 11 de febrero se comunicó a la SMA por parte nuestra que Aguas Antofagasta había suspendido el mismo día de la rotura (10 de febrero) el transporte de agua por dicha cañería para las labores de reparación, reanudando el servicio el mismo 11 de febrero;
- (iv) Asimismo, esta parte comunicó que ambas compañías en conjunto colaboraron con el retiro de las aguas.

Las comunicaciones con la SMA dando aviso de lo ocurrido y de las medidas adoptadas constan como documento adjunto en la presentación ya descrita y dan muestra de nuestro actuar permanentemente colaborativo y transparente, aunque el incidente no fue en nuestra faena ni ocurrió por nuestra responsabilidad (por más que la SCAA quiera hacerlo parecer así ante esta SMA).

Por su parte, SCAA en la presentación practicada a esta SMA, con fecha 10 de febrero, en que acusa a mi representada por dicho derrame: (i) no acompaña antecedente alguno para fundamentar dicha alegación y que pueda servir para imputarle

directamente a mi representada la responsabilidad por la rotura; y, (ii) tampoco acompaña antecedente que permita asumir el origen de las aguas desde sus faenas. Es más, sólo se basa en una “*comunicación informal*”.

Solamente se acompañaron a dicha presentación fotografías que no están fechadas, ni tampoco georreferenciadas (incumpléndose el estándar que continuamente esta SMA aplica en sus investigaciones).

Como ya podrá Ud. apreciar, la acusación del 10 de febrero es totalmente infundada y temeraria, y permite prever la forma en que continuamente la SCAA pretende culpar a mi representada de cualquier cosa que ocurra en el entorno de su autopista.

En definitiva, hay un sesgo bastante evidente y oportunista en que -curiosamente- la concesionaria vial omite la existencia de obligaciones ambientales para ella misma, emanadas de su RCA N°207/2009, que le imponen el deber de ejecutar acciones en su proyecto ante contingencias que puedan provocar un riesgo a los usuarios. A esto debe sumarse la peligrosa distancia que existe entre la carretera y la faena minera, incluso más allá de lo normativamente aceptable de acuerdo a lo determinado por Sernageomin.

b) Presentación SCAA de 16 mayo 2023: informa hundimiento de autopista sin explicar relación causal alguna.

En la presentación mencionada, la concesionaria alega de un nuevo “*hundimiento*” en la autopista a la altura del Dm 1407,100 **en un sector que actualmente no tiene uso**, dando cuenta también de la existencia de humedad en el sector.

En esta presentación:

- (i) SCAA acompaña, nuevamente, imágenes que no tienen fecha ni están georreferenciadas, los que los priva de ser merecedores de fe;

- (ii) Acompaña supuestas mediciones de nivel freático sin señalar de dónde extrajo las mismas ni a qué pozos corresponden;
- (iii) Curiosamente, las “*mediciones de nivel freático*” que acompaña la denunciante **arrojan niveles elevados en los días en que se informó por esta parte de la rotura de una cañería de Aguas Antofagasta**, fuera de la operación de Mantos Blancos y ajena a ella. El resto de los días no hay un aumento de nivel freático, lo que es un indicio relevante para descartar causalidad entre afloramientos, cambios de nivel piezométrico y hundimiento de infraestructura vial con la operación de Mantos Blancos.

Del mismo modo que ocurre con la presentación anteriormente expuesta, SCAA trata de acompañar a esta SMA cualquier tipo de antecedente que dé cuenta del “*estado*” de la vialidad que administra, olvidando que la Superintendencia no es un tribunal de justicia y no le corresponde adjudicar derechos ni responsabilidades por daño a particulares. La estrategia que hay detrás, por momentos pareciera ser el exculparse de cumplir sus propias obligaciones emanadas del proceso licitatorio de dicha obra pública, y de aquellas que surgen de la resolución de calificación ambiental.

Prueba del afán de instrumentalización mencionado es la respuesta que esta SMA le dio a la sociedad concesionaria mediante la Res. Ex. N°2473 de 17 noviembre 2021 en expediente MP-043-2021 a una presentación realizada por ella con fecha 8 de noviembre 2021 en que le requiere a la SMA la adopción en un plazo acotado de medidas para la adopción de soluciones definitivas en el sector de la autopista. La SMA le responde a SCAA que no le corresponde ello en el ámbito de sus competencias por cuanto dicho requerimiento se le hizo a la concesionaria de parte de la Inspección Fiscal de la autopista, además de encontrarse la presente investigación en curso.

Lo que sí le corresponde a este organismo de la Administración es la determinación de infracciones a los instrumentos de gestión ambiental que son de su competencia y los efectos ambientales de las mismas, mas no dirimir conflictos o eventuales contiendas entre privados.

No obstante, reiteramos la inexistencia de nexo causal entre las infracciones imputadas a mi representada en el presente sancionatorio, y los hechos y efectos que han sido continuamente alegados por la autopista, sin sustento alguno.

c) Mantos Blancos ha acompañado contundente prueba técnica para descartar la incidencia en la autopista producto de las infracciones imputadas en el presente sancionatorio.

Tal como consta en los anexos que se han acompañado al PDC de este expediente, y a las dos versiones refundidas del mismo, especialmente en aquellos presentados en el actual PDC refundido, así como también en las presentaciones que Mantos Copper ha practicado en los procedimientos MP-043-2021 y MP-007-2023, es evidente que **no existe certeza real a la fecha de que las infracciones que Ud. ha imputado a mi representada y que han sido reconocidas por ésta en el PDC, hayan tenido como efecto los hechos que alega SCAA en el presente procedimiento.**

En efecto, en el informe “*Caracterización geológica-geotécnica de suelos sector ruta 5 norte frente a Mina Mantos Blancos*”, acompañado el 6 de septiembre 2021, en el expediente MP-043-2021, se indicó expresamente que:

- (i)** Existe una profundidad de entre 7 y 10 m de los sedimentos aluviales en el área de interés (sector autopista) con un coeficiente de permeabilidad medio (p.44 y 45) y alto según ensayos de infiltración y ensayos en calicatas, respectivamente;

- (ii) La existencia de agrietamientos y deformaciones en el sector se debe efectivamente a la presencia de agua subterránea que interactúa de manera oscilante y variante (p.46) con el estrato superior que cuenta con alto contenido salino y mineralógico soluble en agua. (p.45)

Sobre este punto, el informe indica que es necesario contar con estudios mineralógicos y potenciales de hinchamiento sobre las arcillas del lugar, entre otros, para alcanzar mayor grado de certeza.

- (iii) Indica que no es claro ni irrefutable que el aumento de los elementos minerales del subsuelo sea atribuible exclusivamente a actividades antrópicas (el lugar es un área minera, por lo que la presencia de cobre u otros minerales es normal en el sedimento en su estado natural);
- (iv) Que, para su realización, **lamentablemente, no se contó con los estudios del terreno que debiesen de haber sido desarrollados al momento de construir y mantener la autopista**, tales como informes de riesgos geológicos del trazado; estudios de hidrología e hidráulica destinados a identificar, minimizar o eliminar afectaciones de agua en terraplenes, cortes o defensas para la estabilidad de las obras viales; estudios geotécnicos del terreno con reconocimiento estratigráfico; ensayos de permeabilidad, densidad, cono dinámico o pruebas de carga del sitio, entre otros (p.46).

Desde ya indicamos que estos estudios debieron haber sido realizados por la concesionaria al momento de ejecutar las obras de la autopista de su administración y que, de haber sido así, deben estar en su poder, sobre todo considerando las características geológicas del área en que se emplaza y que, temerariamente, ha emplazado el trazado dentro del área de distancia peligrosa de la faena minera de Mantos Blancos.

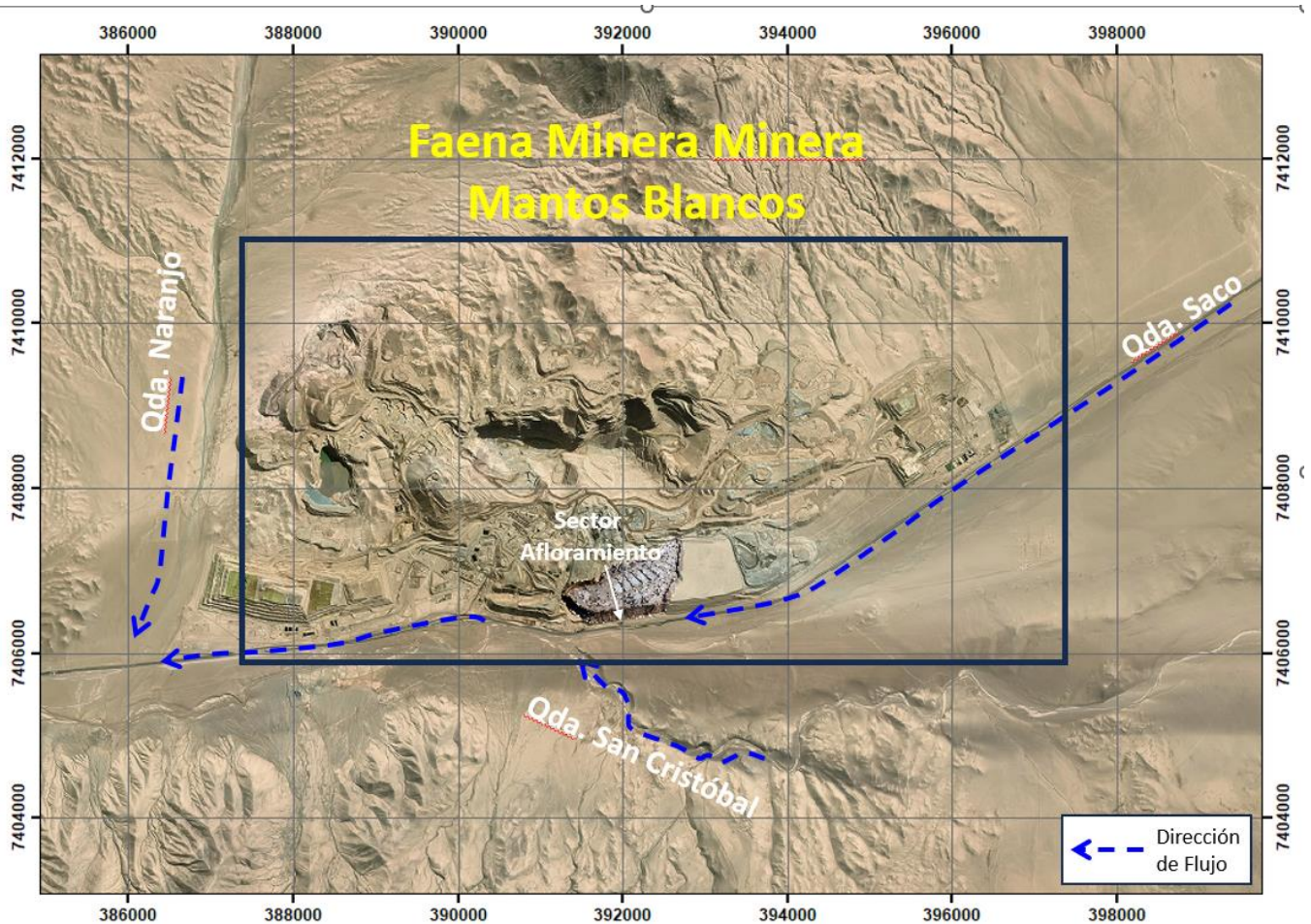
Prueba de que estos estudios están, o deben estar, en poder de SCAA es lo dispuesto en los acápite 2.2.2.1 a 2.2.2.2 de las Bases de Licitación de 2009 de la “Concesión Vial autopistas de la región de Antofagasta”, que contienen las bases técnicas del servicio adjudicado a la concesionaria y que señalan en lo que interesa que es ella la que estuvo obligada desde un inicio a realizar “levantamientos de terreno, prospecciones, ensayos y análisis...”¹ en lo relativo a topografía; mecánica de suelos que permita definir los parámetros de diseño de todas las obras de la concesión, con pozos o calicatas cada 250m con profundidad no inferior a 1,5m “**con el objeto de definir los problemas relativos a la fundación de la obra básica y desarrollar el diseño de la estructura de pavimento**”²; hidrología e hidráulica; y diseño geométrico.

Seguidamente, mediante el “*Informe N°2 de Caracterización suelos colindantes a Mina Mantos Blancos*”, acompañado en el mismo expediente MP-043-2021 con fecha 28 abril 2022, se presentaron los resultados de los estudios geológicos e hidrogeológicos en el sector, para lo cual fue necesario analizar los cauces bajo los cuales podría existir presencia de flujos subterráneos hacia la autopista y lugar de afloramiento: la quebrada Los Arrieros (El Saco) y la quebrada Mantos Blancos (continuadora de quebrada San Cristóbal), de acuerdo a la siguiente imagen:

Imagen N°1: área de interés en que se aprecia la quebrada El Saco/Los Arrieros y al sur, quebrada Mantos Blancos/San Cristóbal, con sus dirección de escorrentía. **Nótese cómo ambas confluyen en el sector de la autopista que se alega como “afectado”.**

¹ BALI, p.145

² BALI, p.147



Pues bien, en este informe se realizaron para el estudio por parte de mi representada: 9 calicatas; 5 sondajes con ensayos, totalizando un total de 315,8 m de perforaciones, levantando 5.090m de perfiles geoelectricos y 6030m de refracción sísmica, interpretando un total de 17mil metros lineales (p.42).

En dicho estudio se concluyó, en lo que interesa al presente traslado, lo siguiente:

- (i) Ratifica la presencia de aguas o de sectores saturados que se extienden tanto en la cuenca de la quebrada Los Arrieros como en la quebrada San Cristóbal (sector autopista en tramo frente a Mantos Blancos), cerca de la base de la capa superficial (p.43 y 44);

- (ii) Se señala que casi el 90% de la mineralogía de la quebrada Los Arrieros (contigua a la autopista) está compuesta por anhidrita, halita y yeso, todos altamente solubles, especialmente la halita (p.45).
- (iii) Por otra parte, tal como lo da cuenta el mismo informe, hacia el sur el resultado de los muestreos arroja una disminución notable de los estratos salinos, principalmente halita. Se desconocen los motivos por los cuales la denunciante decidió ejecutar su proyecto vial en un suelo apto y altamente soluble en agua teniendo otro tipo de suelo más idóneo tan sólo unos metros más hacia el sur.
- (iv) De este modo, se concluye que *“los factores que influyen en las causas de los agrietamientos y deformaciones de la Ruta 5 aledaña a la faena minera Mantos Blancos, tiene su origen en:*
- Agua: tanto la quebrada Los Arrieros como la quebrada San Cristóbal cuentan con un estrato con baja resistividad (de fácil escurrimiento subterráneo), con varios sectores con saturación de agua;
 - Composición del Suelo: lo ya indicado, alto porcentaje mineralógico soluble en agua y estrato con baja resistividad;
 - Los dos aspectos anteriores hacen que conjuntamente la cuenca hidrográfica de ambas quebradas se estrangule aguas abajo del área de estudio (justamente **en el sector de afloramientos cercano a la autopista**), lo que se suma a que el basamento rocoso también aflora hacia el poniente (mismo sector), generando el agua acumulada al costado de la ruta;
 - De este modo, culmina el informe indicando que *“los agrietamientos y deformaciones del terreno son principalmente generados por las características*

mineralógicas presentes en este tipo de suelo, las que reaccionan a consecuencia de la presencia de agua. Coadyuvantemente se presentan elementos geomorfológicos (paleo y actual), topográficos y geológicos, los que en conjunto tienen un evidente impacto en las propiedades geotécnicas de los materiales de fundación.”.

Luego, en el marco de la MP-007-2023 mi representada, a solicitud de la SMA acompañó el informe sobre “*Estudio de estabilidad química, Cubeta N°1*” de 21 abril 2023, en el que se realizó una evaluación del comportamiento geoquímico de los materiales que hoy se encuentran presentes en la Cubeta N°1 que, a juicio de la denunciante SCAA, sería la fuente de las infiltraciones. Es decir, en eso basa su argumentación para culpar a mi representada.

Sin embargo, de una lectura adecuada, el informe termina concluyendo que dichos materiales “*se caracterizan geoquímicamente por no presentar capacidad para generar acidez y, además, por una **baja y limitada capacidad para lixiviar (liberar) metales.***” (p.61), a lo que se añade que “*son incapaces de generar aguas ácidas debido a que su potencial de neutralización, el cual está controlado por la presencia de calcita, se impone notablemente al potencial de acidez.*” (p.62).

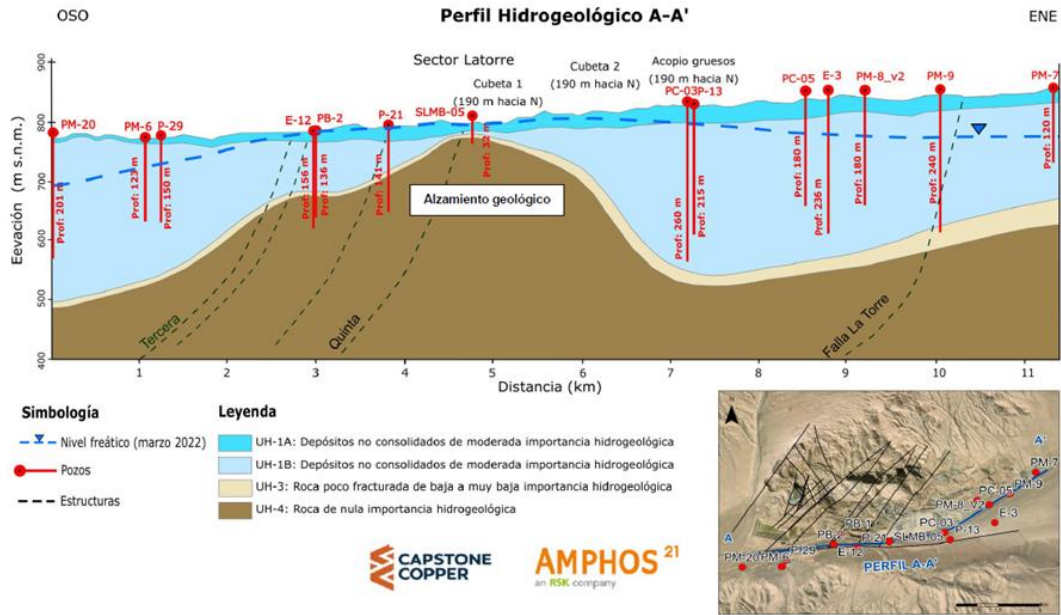
A mayor abundamiento, en la minuta de efectos del Cargo N°1 que se acompaña como Anexo al PDC refundido ingresado con esta fecha, se realizó un análisis de los potenciales efectos que dicha infracción, consistente en la operación de la Cubeta N°1 por un plazo acotado luego de la fecha fijada para su inactividad, pudiese haber tenido en el acuífero.

Para ello, el análisis realizado por consultor externo consideró: (i) la caracterización del área de análisis (hidrogeología, clima y geología); (ii) la caracterización del depósito de la Cubeta N°1; (iii) los niveles freáticos y la calidad de las aguas subterráneas del lugar; (iv) un análisis de los suelos colindantes a la Cubeta N°1, especialmente entre los Dm 1406,3 y 1407,125 de la autopista; y, (v) un análisis de

accidentabilidad en el tramo de la ruta 5 que transcurre a las afueras de la faena minera.

Los resultados arrojados por dicho análisis fueron, en lo que concierne al presente traslado:

- (a) Reitera lo ya indicado en otro informe (elaborado por otro consultor diferente, Amphos21) en el sentido de que el sector de los afloramientos al costado de la autopista es **coincidente con la confluencia entre las quebradas San Cristóbal/Mantos Blancos** (que escurre desde el sureste) y **Los arrieros/Saco** (que escurre desde el noreste);
- (b) Si bien el sector es de características áridas, se han identificado recargas laterales al acuífero en el sector de Mantos Blancos, **provenientes desde las quebradas Los arrieros/Saco, del Carmen y Mantos Blancos/San Cristóbal con importantes caudales totalizando una recarga natural de 18,9 l/s con un promedio anual a largo plazo de 5 l/s;**
- (c) Que en el sector de los afloramientos existe un **alzamiento de la unidad hidrogeológica**, esto es, una roca muy cerca de la superficie que presiona a los sedimentos más permeables y al nivel freático contra la misma, conforme se aprecia en la siguiente imagen:



(d) De este modo, afirma que sin perjuicio de que la determinación del origen de los afloramientos de aguas subterráneas **no ha sido confirmada** a cabalidad desde un punto de vista hidrológico, los antecedentes **permiten reconocer que el área donde actualmente se están presentando afloramientos correspondería al área de ocurrencia más probable desde un punto de vista geológico y morfológico** (alzamiento del basamento y bajo topográfico).

(e) Así, los afloramientos **se deben en parte a un fenómeno natural** dominado por los flujos de recarga natural del sistema y por las características geológicas e hidrogeológicas del medio.

(f) A todo lo anterior debe agregarse un factor causal de relevancia, correspondiente a que en el año 2011 el titular SQM procedió al cese de sus extracciones subterráneas en el sector de Pampa Blanca, aguas arriba del sector hidrogeológico de Mantos Blancos y conectados el uno con el otro; dejando de extraer derechos de aguas por 108 l/s, lo que equivale a un 25% de la cuenca, lo que evidentemente se traduce en un aumento de la disponibilidad

de agua en la cuenca. Nada de esto ha sido nunca analizado por SCAA en sus presentaciones.

(g) Respecto de los aportes de la Cubeta N°1 al sistema acuífero, el informe concluye que estos sólo representarían el 16% del total de aportes, provocando una variación del volumen almacenado en el acuífero del 0,01% en el período 2020-2021.

(h) De este modo, los niveles del acuífero evidenciados en el área de la minera corresponderían al resultado de la interacción de flujos naturales (recarga lateral) y de las infiltraciones provenientes del depósito de relaves, en proporciones que corresponderían al 84% y 16% respectivamente.

Lo señalado en el informe anterior es especialmente concordante con el informe “Análisis de Estabilidad 2D Muro Cubeta 1” de enero 2022 acompañado por la otra denunciante, FCAB, en este expediente sancionatorio, en donde se indicó expresamente que ***“es factible que los asentamientos en la línea no sean ocasionados por la presencia del muro de Mantos Blancos y sus implicancias, sino más bien por un escurrimiento subterráneo natural en zona baja de quebrada existente.”***, dando cuenta de que no sólo esta parte, sino que un denunciante de autos, ha presentado informes técnicos en tal sentido.

Finalmente, y en lo relativo a los efectos hoy visibles en la autopista, en uno de los informes técnicos que se acompaña como Anexo al PDC refundido ingresado con esta misma fecha a la SMA, titulado “Análisis de deterioros autopista y línea férrea sector Mina Mantos Blancos” se realizó -por parte de una consultora especialista (GAUSS) un análisis del estado de la infraestructura vial- un análisis de la situación de la autopista en el sector frente a las cubetas, en donde se destaca respecto a la autopista, que ***“Los deterioros observados en la autopista no son significativos y no debieran afectar la seguridad de los usuarios.”***

De este modo, podrá desde ya Ud. apreciar que:

- (i) Si bien existen infracciones administrativas respecto de las cuales Mantos Blancos ha hecho uso de la herramienta contenida en el Programa de Cumplimiento, ninguna de ellas se encuentra asociada a los efectos que alega la denunciante; y,
- (ii) Mi representada se ha esmerado en acompañar sucesivamente estudios y antecedentes técnicos de peso, tanto para dar cuenta de los efectos de sus infracciones, como para desacreditar las acusaciones de la denunciante, quien no ha acompañado antecedente alguno al respecto, quedándose en el plano de las acusaciones carentes de fundamentos y por hechos que ni siquiera son de responsabilidad de mi representada, mostrando un sesgo que sólo busca eximirle de sus obligaciones ambientales emanadas de la RCA y contractuales en su relación con el MOP.

2. La denunciante olvida que tiene obligaciones ambientales directamente asociadas con los hechos que invoca, en actual situación de infracción.

La denunciante SCAA en sus presentaciones acusa insistentemente a mi representada de infracciones ambientales y de generar efectos sobre su infraestructura vial con motivo de obtener que Mantos Copper repare los mismos sobre la vialidad.

Sin embargo, omite por completo un hecho de total relevancia, consistente en que la RCA N°207/2009 de su propia titularidad le impone una serie de deberes respecto a la seguridad vial y a la mantención de su infraestructura vial.

En primer lugar, el Consid. 3.1.4.2.1 de la RCA N°207/2009 impone a la concesionaria Titular el ***“ejecutar un programa de mantenimiento y conservación cuyo objetivo es mantener en buen estado la estructura de las calzadas, superficies de rodaduras, bermas, obras complementarias y las obras anexas, para que las***

condiciones de seguridad y confort sean óptimas...”, contemplando tres tipos de mantenimiento: rutinario, periódico y diferido, siendo este último las “operaciones de conservación o refuerzo que se ejecutan para reponer o mejorar el nivel de servicio de los caminos y puentes en general, incluyendo las obras que permitan mantener el nivel de servicio dentro de los márgenes previstos en el contrato de concesión...”.

Se desconoce si la denunciante SCAA cuenta con un programa de mantenimiento y conservación de su ruta y si, específicamente, lo ha ejecutado en el tramo comprendido en su denuncia y frente a la faena de Mantos Blancos entre los Dm 1403,600 y 1407,100.

Del mismo modo, el Consid. 3.1.4.2.2 impone el deber al Titular de “**Cuando sea necesario se efectuarán reparaciones mayores en las obras civiles de la Concesión, mejoras indispensables para la seguridad o trabajos de emergencia como despejes de derrumbes o rodados. (...) Aquellas situaciones no contempladas en el programa de seguimiento y que pongan en riesgo la seguridad de los usuarios y la estabilidad de los puentes y otras estructuras serán consideradas por el Concesionario para ejecutar las medidas de rehabilitación correspondiente.**”.

Respecto al considerando anterior, hacemos presente a Ud., que:

- (i) Ya consta claramente en el expediente que no puede imputarse causalidad entre las infracciones de mi representada y los hechos de afloramiento y hundimiento que reiteradamente invoca la denunciante SCAA en este proceso;
- (ii) Ante dicha imposibilidad de imputación, la causa de los afloramientos y hundimientos es a la fecha incierta;

- (iii) Ante dicha incerteza, lo único que consta al día de hoy es la existencia de un afloramiento de aguas al costado de la ruta y de dos supuestos hundimientos en ella tal como lo alega la denunciante en sus presentaciones en este expediente, como en la de 10 de febrero 2023 en que dice que dichas situaciones importarían *“un riesgo para la infraestructura vial, pero más importantemente, para la salud e integridad física de los usuarios de la autopista”*.

Pues bien, dichas circunstancias, en atención a la RCA N° 207/2009, ya citada, deben ser reparadas, enmendadas y atendidas por el propio Titular de la autopista en cuanto Proyecto calificado ambientalmente y no por terceros, por cuanto una RCA obliga a sus titulares y no a otras personas. El efecto de una RCA es relativo y por lo tanto obliga al titular dentro del área que comprende dicha autorización, no correspondiendo hacer extensiva sus normas, condiciones y medidas a terceros ajenos a dicho proyecto o actividad.

No obstante lo anterior, a la fecha SCAA **no ha ejecutado ninguna de las acciones anteriormente descritas** para hacer frente, en su calidad de concesionario y titular de la RCA N° 207/2009, a los efectos que ella misma denuncia han ocurrido en la vialidad de su administración.

Lo único que ha hecho en sus presentaciones es alegar que dichos hechos serían de responsabilidad de mi representada y requerirle a esta SMA (tal como si fuera un juez) que nos imponga la ejecución de medidas que, por RCA, **le corresponden a la denunciante en estos autos y no a otra persona** mientras no se determine nexo causal alguno. Es decir, en vez de revisar su propia autorización ambiental y ejecutar lo que ella le mandata en esta materia, prefiere deslindar responsabilidades y pedirle a un tercero a su cuenta y riesgo que las asuma instrumentalizando, además, a un órgano de la Administración del Estado para ese fin.

Es SCAA, y no Mantos Blancos, quien se encuentra regulatoriamente obligada a hacerse cargo de los “hundimientos” por ella alegados en su autopista, así como también incluso a retirar las aguas que afloran al costado de su vialidad.

Pero no solo eso. La RCA en sus Consid. 7.1 y 7.3 impone dos deberes adicionales en tanto compromisos voluntarios asumidos por el titular durante la evaluación:

En el Consid. 7.1, el deber de elaborar e implementar un “*Plan de Prevención de Riesgos*” y, en el Consid. 7.3 la obligación de elaborar e implementar un “***Plan de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias***”.

Se desconoce si dichos planes han sido elaborados por el titular y denunciante SCAA y si, de ser así, han sido debidamente ejecutados e implementados por ella respecto de los hechos que invoca en sus denuncias.

Al respecto, en el portal de Unidad Fiscalizable de SCAA³ que consta en SNIFA no se aprecia ninguna información ni seguimiento alguno ingresado a la SMA relacionado con la RCA N° 207/2009.

Ya que SCAA ha manifestado en el presente sancionatorio una posición en que busca que la SMA le imponga a esta parte (sin fundamento técnico ni plausible alguno) el ejecutar medidas respecto de la autopista, **forzoso es concluir que la concesionaria vial no ha ejecutado ninguna de las medidas de contingencia ni de reparación mayor que su RCA le impone**, encontrándose en abierta infracción a su RCA, esperando que esta parte ejecute medidas que, regulatoriamente, a ella le corresponde implementar. Esto no es posible que sea tolerado por la SMA, quien debe fiscalizar con igual celo ambos instrumentos de gestión.

³ <https://snifa.sma.gob.cl/UnidadFiscalizable/Ficha/757>

Lo anterior es concordante también con las obligaciones de la concesionaria de acuerdo a las Bases de Licitación de su proyecto, de conformidad con el apartado 2.3.1.19.1 de las BALI en que le obliga directamente a realizar toda obra necesaria para “la Recuperación del Estándar” de las calzadas existentes, como también las obras necesarias tales como bacheos, sellos de juntas y grietas.

3. La denunciante ha creado una innecesaria situación de riesgo mediante la infracción de la normativa ambiental y minera.

En la normativa minera, especialmente aquella relacionada con la construcción y operación de tranques de relaves en nuestro país, históricamente se han incorporado regulaciones para resguardar y minimizar la ocurrencia de riesgos hacia la población e infraestructura aledaña a dichas instalaciones, las que son aplicables sólo al titular de una faena minera, sino que también a terceros.

El Decreto N°86 de 1970, que aprobó el primer Reglamento de Construcción y Operación de Tranques de Relaves estableció en su art. 45 la obligación de determinar en aquellos tranques de relaves nuevos y en operación la denominada “*Distancia Peligrosa*” consistente en la “*trayectoria que describirían los derrames aguas debajo de la zona lamosa, virtualmente de licuefacción por sismos*”.

Sobre el punto, cabe recordar que la faena minera de mi representada en el sector es histórica y opera desde al menos el año 1955, siendo de las primeras de gran tamaño en la región⁴.

Al amparo de la regulación citada, mediante la Res. Ex. N°1218 de 12 de julio de 1979, el Sernageomin aprobó la construcción del Tranque de Relaves que hoy consiste en las Cubetas ya inactivas. Esta es la situación actual de la Cubeta N°1 y que, asimismo, estableció la **Distancia Peligrosa para ellas en 8,5 kilómetros aguas debajo de la cubeta**. Copia de esta resolución se acompaña en otrosí de esta presentación.

⁴ <https://www.mch.cl/reportajes/cinco-decadas-de-historia-y-mas/#>

Seguidamente, mediante el Decreto N°248 de 2006 del Ministerio de Minería, actual Reglamento de Diseño, Construcción, Operación y Cierre de Tranques de Relaves, se actualizaron las disposiciones sobre distancia peligrosa especificándolas con aún más claridad en el presente caso, disponiendo en su art. 5 literal m) que dicho concepto consiste en “*la distancia, en kilómetros, que recorrería el relave en el caso de colapso del depósito.*”.

Luego, el art. 12 del Reglamento establece con gran importancia que “***Se considerará con derecho preferente al usuario de un depósito de relaves que, en uso de sus derechos, tiene su depósito debidamente establecido y en operación, frente a derechos de terceros que construyan con posterioridad instalaciones o habitaciones aguas abajo del depósito (...) dentro de las distancias y áreas consideradas como de alto riesgo (distancia peligrosa).***”, estableciendo en el art. 14 literal q) la fórmula de determinación de dicha distancia.

Así, con fecha agosto de 2022 mi representada realizó un estudio para re-estimar la distancia peligrosa de la Cubeta N°1 en consideración a las nuevas disposiciones del Reglamento actualmente vigente, el cual se acompaña a esta presentación.

Pues bien, en dicho Informe se aprecia que la distancia peligrosa medida desde el pie del muro sería aproximadamente de 10,5 kilómetros, reconociendo a la Ruta 5 como una instalación que presenta un potencial riesgo de inundación en caso de rotura.

No obstante lo anterior, llama la atención que en el año 2009 se haya ingresado al SEIA a evaluación ambiental la DIA ya indicada en los apartados anteriores para construir un tramo de la Ruta 5 Panamericana entre la ciudad de Antofagasta y la comuna de Carmen Alto que, en el sector de Mantos Blancos, se emplaza muy cerca de la faena minera de acuerdo a lo proyectado, esto es, **entre 170 y 60 metros de distancia**, lo que es **muy inferior** a los 8,5 kilómetros determinados en el año 1979 por el Sernageomin como distancia peligrosa y a los 10,5 kilómetros de acuerdo a la

actualización practicada por Mantos Copper. Estamos hablando de grandes diferencias y no de margen de error de los equipos de medición.

Sobre el punto, el art.12 del actual Reglamento de Tranques de Relaves ya citado dispone también que si una instalación o estructura desea emplazarse dentro de la distancia peligros y aguas debajo del tranque de relaves: ***“Si los cálculos de estabilidad por riesgo sísmico u otros, determinan que tal instalación o estructura (construidas aguas abajo del tranque y dentro de la distancia peligrosa), a juicio del Servicio, está expuesta a un riesgo, se considerará en tal caso de responsabilidad exclusiva de dicho tercero este acto. La autoridad que haya de intervenir negará la autorización de tal construcción o estructura en terrenos que tuvieran una cota inferior al depósito, que no estuvieran aislados hidráulicamente o ubicados dentro de todo el perímetro del depósito de relaves, dentro de las distancias y áreas consideradas como de alto riesgo (distancia peligrosa).”***.

Salta a la vista, por consiguiente, que los hechos descritos en este traslado junto con la normativa e informes técnicos expuestos en el presente apartado **3.**, dan cuenta de que:

- (i) La distancia peligrosa vigente a la fecha de evaluación ambiental no fue respetada por la autopista, cuyo trazado se acerca mucho y pasa proactivamente por el estado de la faena a algunos metros y no a los más de 8 km que establecía la norma sectorial correspondiente para la faena minera de Mantos Blancos. Esta no fue respetada en el diseño, construcción y actual operación del Proyecto, construyendo la denunciante de manera temeraria una infraestructura pública dentro de una distancia riesgosa, exponiéndose de manera antijurídica e imprudente al riesgo.

A lo anterior debe sumarse de que **no consta** en dicho expediente de evaluación ambiental, así como tampoco en el actual proceso sancionatorio en que SCAA obra como denunciante, **que la SCAA haya acompañado**

cálculos de estabilidad o riesgo sísmico que descarten el riesgo por haber instalado y construido su carretera tan cerca de la faena minera de mi representada.

- (ii)** El riesgo anterior se ve incluso acrecentado por el hecho de haber acercado la denunciante la construcción de la carretera aprobada por RCA aún más hacia las faenas de mi representada a través de una Consulta de Pertinencia que no cumplió con estándares mínimos y que refleja una modificación no aprobada de su Proyecto, tal como se expone a continuación.

4. Finalmente, SCAA se encuentra en situación de elusión ambiental.

El tramo de autopista que se emplaza al exterior de la faena minera de Mantos Blancos no tiene una data tan antigua como el Proyecto minero. Es decir, el proyecto minero opera desde antes de que la autopista fuera ejecutada.

En efecto, y como ya se ha indicado en los apartados anteriores, la autopista ingresó a evaluación ambiental mediante una DIA en el año 2009, la cual fue aprobada ambientalmente mediante la RCA N° 207/2009 para el tramo entre Antofagasta y Carmen Alto por cerca de 60 kilómetros de longitud.

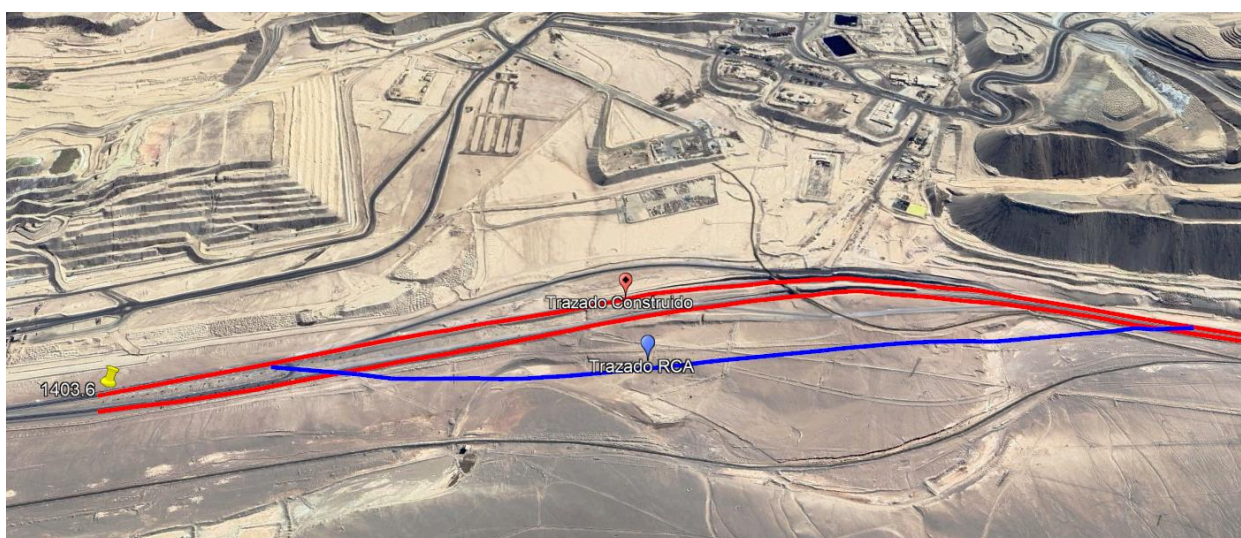
Dicha RCA, además de fijar una serie de deberes y compromisos ambientales al Titular (SCAA) que fueron detallados en el apartado **2.** anterior y actualmente incumplidos, también determinó específicamente el trazado de la autopista, en lo que interesa, en el sector de Mantos Blancos.

Los trazados originalmente aprobados constan en planos que fueron acompañados por el Titular en el Anexo 3 de la DIA en los archivos identificados como “*DIA Ruta 5*” números 9 al 14.

Si bien los trazados originalmente aprobados mediante la RCA ya se emplazaban dentro de la distancia peligrosa descrita en el apartado anterior, el Titular no los cumplió. Por diversas razones ajenas a las ambientales, decidió acercar el trazado aún más a la faena en sectores que no fueron evaluados ambientalmente. con ello, de forma voluntaria y al margen de la RCA de modificó el trazado aprobado ambientalmente por RCA a través de un cambio de consideración que **no fue evaluado ambientalmente**.

SCAA ingresó, con fecha 2 de agosto 2011 una Consulta de Pertinencia a la Dirección Regional SEA Antofagasta de dicha época para el cambio a la autopista titulado “Desplazamiento del trazado de la autopista Ruta 5^a” consistente en el cambio de trazado del sector comprendido entre el DM 1403,600 y 1406,200, desplazando la vialidad hacia el norte en aproximadamente 80 metros en dirección al norte hacia las faenas de Mantos Blancos, de acuerdo a la siguiente imagen de elaboración propia en base a imagen extraída de la consulta de pertinencia analizada:

Imagen N°2: superposición entre el trazado de autopista aprobado por RCA (azul) y aquél sometido a consulta de pertinencia y finalmente construido por SCAA (rojo).



De un análisis de cambios de consideración elaborado por esta parte, resulta **evidente la falta de antecedentes técnicos para justificar que el cambio de trazado no corresponde a un cambio de consideración respecto del proyecto original**. A continuación, se describen las falencias más relevantes de la Consulta de Pertinencia.

La modificación del proyecto presentada en la Consulta de Pertinencia se justificaría en evitar el trazado de la autopista sobre el cauce aluvional de la quebrada San Cristobal que en época de grandes eventos ha sobrepasado la actual plataforma vial; en minimizar la conformación de volúmenes de terraplén que se encuentran expuestos en las zonas de escurrimiento aluvional; en la reducción de interferencias con acueductos; y, evitar interferencias de alta tensión en el sector Minera Mantos Blancos⁶.

En primer lugar, resulta curioso que la modificación se funde en grandes eventos climáticos que pudiesen ocasionar daños a la infraestructura vial, pues el mismo Titular al responder la observación 1.6 del ICSARA de la evaluación ambiental que dio origen a la RCA N° 207/2009, relacionada con factores climáticos y naturales que pudiesen afectar la infraestructura señala “ (...) *este tramo en general no es afectado por factores hidrológicos debido a la extrema aridez de la zona en que se emplaza, es por esto que en general **no se presentan obras referidas a saneamiento, excepto casos muy puntuales***”. **Hay una evidente contradicción entre lo sometido a evaluación y lo indicado en el marco de una pertinencia (que como sabemos, no tiene el estándar de una evaluación).**

En segundo lugar, se refieren a reducción de conformación de volúmenes de terraplén y reducción de interferencia con acueductos, no obstante, no especifican de manera

⁶ Consulta de pertinencia https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/archivos/pertinencia_ruta_cinco.pdf, p.3

⁷ <https://seia.sea.gob.cl/documentos/documento.php?idDocumento=3612407>

alguna las cantidades de volúmenes de terraplén que se reducirían, ni identifican específicamente los puntos de las interferencias que se evitarían con los acueductos.

Esto último resultade máxima importancia por cuanto **la existencia de acueductos de dudoso origen ha sido objeto de discusión entre las partes involucradas en este caso, algo ratificado por la DGA en los expedientes FO-0203-527; FO-0203-533 y FO-0203-534 seguidos en contra de mi representada, FCAB y Aguas Antofagasta y cerrados por no poder determinarse el origen de los acueductos.** Es decir, pudiendo o debiendo tener la SCAA la información asociada a los acueductos que buscó evitar con esta pertinencia, además de estar- mandatada a construir por parte del MOP siguiendo protocolos usuales que se hacen cargo de estas estructuras, ha mantenido total silencio respecto de la tubería del sector del afloramiento que se ha identificado por parte de la SMA.

En tercer lugar, tampoco identifican las interferencias de alta tensión en el sector Minera Mantos Blancos que se eludirán con el nuevo trazado.

Finalmente, es curioso que en los tramos que hoy pasan por fuera de la faena minera de Mantos Blancos, las propias Bases de Licitación de la concesionaria le impusieron la realización de una serie de obras de mejoramiento y recuperación del estándar de la infraestructura vial, entre los Dm 1402,200 y 1408,906 de acuerdo a la tabla N°40 de dichas bases⁸. Se desconoce si estas obras de recuperación de estándar fueron o no construidas o si, incluso, para evitarlas la concesionaria optó por construir el trazado de su autopista de una manera diferente a la aprobada ambientalmente. Resulta evidente, por tanto, que se está ante un cambio de consideración ejecutado al margen de lo proyectado y estimado en la RCA N°207/2009.

De manera adicional, indicamos que la pertinencia analizada ni siquiera cumplió con el estándar vigente a dicha época de acuerdo al Ord. N° 103050 de 23 septiembre

⁸ BALI, pp. 197-198.

2010 de la CONAMA “*Instructivo sobre consultas de pertinencia de ingreso de proyectos o actividades al SEIA*”, el que además hacía referencia a la Guía de la Dirección Ejecutiva de CONAMA de julio de 2008 “*Criterios para decidir sobre la Pertinencia de Someter al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, la Introducción de Cambios a un Proyecto o Actividad*”.

Estos documentos exigían a SCAA en su Consulta: (i) indicar los numerales de la RCA, de las secciones, páginas o planes del EIA o DIA que se pretende modificar; y, (ii) Indicar si las obras, acciones o medidas complementarias, generan impactos ambientales adicionales a los asociados al proyecto original, identificando claramente las diferencias entre el proyecto o actividad original.

Al respecto, la concesionaria debió indicar, al menos, las secciones de la DIA y los numerales de la RCA que se verían modificados con la construcción de la vía en otro lugar, lo que no se verifica en la presentación.

Tampoco se aprecia en la Consulta de Pertinencia la identificación clara de las diferencias entre el proyecto o actividad original, limitándose a mostrar una figura incomprensible del cambio (varios trazados en rojo, sin escala ni leyenda), señalando que el nuevo trazado se alejaría como máximo 80 metros del emplazamiento original y que el cambio se verificaría dentro del Área de Influencia original. **Nada de esto es posible comprobarlo en la presentación realizada por el Proponente.**

La falencia más grave se evidencia al momento del análisis de los criterios para definir cambio de consideración, pues **el Proponente se limita a señalar que el nuevo trazado estaría dentro del AI original; que no existirían nuevas emisiones, efluentes o residuos; y que, por lo tanto, no se generan nuevos efectos ambientales adversos.**

Sin embargo, de una revisión normal de los antecedentes es posible advertir que el proponente no acompañó antecedentes necesarios para fundar las aseveraciones al momento de descartar un cambio de consideración.

Por ejemplo, si bien señala que la modificación estaría dentro del AI del proyecto original, no especifica si se encuentra dentro de todas las áreas de influencia de los diferentes componentes o si se refiere a las áreas de influencia directas o indirectas descritas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Interesante resulta analizar, por ejemplo, la AI de Medio Biótico (Flora y Vegetación) y la AI de Patrimonio Cultural.

En la AI de Medio Biótico de la DIA se hace referencia a una AI directa (lugar en la que se emplaza el proyecto) y AI indirecta (adyacente a las obras). La AI indirecta de acuerdo a la DIA, correspondería a “*una zona de 100m que rodea toda la extensión del proyecto*”, lo que podría interpretarse, de manera general, en una AI de 50 metros por cada lado, contados desde el eje medio de la ruta.

En este contexto, ¿es posible aseverar que el desplazamiento de 80 metros del trazado queda dentro de los 50 metros considerados en la AI para medio biótico?, ¿es posible sostener esto sin figuras ilustrativas para demostrar que la AI indirecta original consideró el nuevo emplazamiento del trazado? Evidentemente, no.

Por otro lado ¿habría sido necesario un nuevo levantamiento de información en terreno para aseverar que no existen nuevos impactos sobre el medio biótico al cambiar el trazado? Sin duda la información aportada por el Proponente es **insuficiente** para poder acreditar que el cambio de proyecto no genera nuevos impactos ambientales adversos sobre el componente biótico y que no corresponde a un cambio de consideración.

Misma situación se evidencia respecto del componente Patrimonio Cultural, en el que en la DIA se definió una AI directa (emplazamiento del trazado) y una AI indirecta de 50 metros de ancho a cada lado de la ruta. **De relevancia resulta considerar que la evaluación ambiental del trazado original se evidenciaron hallazgos arqueológicos en la AI indirecta, pero se declaró que estos no serían afectados.** No hay antecedente alguno en la Consulta de Pertinencia de si la AI

indirecta original de este componente está dentro del nuevo trazado o si de lo contrario, se realizaron prospecciones para descartar nuevos impactos sobre hallazgos arqueológicos.

A pesar de la deficiente información de la Consulta de Pertinencia, la Dirección Regional del SEA de la época la resolvió en solo una página (mediante Carta N° 0416 de 2 septiembre 2011, un mes luego del ingreso de la solicitud), sin realizar observaciones al Proponente ni pedir pronunciamientos a organismos con competencia ambiental que participaron en la evaluación del proyecto, resolviendo de plano que el proyecto no debía ingresar de manera obligatoria al SEIA, fundando someramente la resolución con los mismos escasos argumentos del Proponente, de conformidad a la siguiente imagen:

4. La modificación a ejecutar por Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A. en su proyecto, referida en el numeral 3 precedente, **no constituye un cambio de consideración a las condiciones sobre las cuales se aprobó el proyecto original respectivo**, toda vez que las obras y acciones que se pretenden realizar no constituyen por sí solas, un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, y porque no involucra la generación de nuevos impactos ambientales adversos, por lo cual esta actividad no debe ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental en forma previa a su ejecución.
5. Lo anterior, sin perjuicio que el proyecto deba cumplir con la normativa ambiental aplicable.

El presente pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el don Marcelo Alejandro Consolo, cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,



José Adolfo Moreno Correa
Director Regional
Servicio de Evaluación Ambiental
Región de Antofagasta



De esta forma, llamativo es lo deficiente de la presentación y la ligereza en la fundamentación de la resolución del SEA Regional de ese entonces en comparación con otros procedimientos de Consultas de Pertinencia **tramitados en la misma región entre los años 2010 y 2013**, en los que los Proponentes realizaban sus presentaciones con antecedentes técnicos fundados, basados en el Instructivo y Criterios del momento y en los que la Dirección Regional de Antofagasta realizaba observaciones a los Proponentes y solicitaba pronunciamientos a diversos servicios.

Llama la atención que en un plazo tan breve (1 mes) y de forma tan poco fundada, se haya resuelto la presentación señalada y que hoy, la misma compañía, denuncie los incumplimientos de otros.

A continuación, acompañamos un listado de procedimientos en los que se puede apreciar la diferencia de estándar, con presentaciones completas y resoluciones fundadas respecto de ellas, lo que da cuenta de una situación solo explicable por la compañía:

- a) Plan de Evacuación de Agua Fondo Mina Sur a Lengüeta Talabre (CODELCO)
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=2128699446
- b) Proyecto de acopio de material hipógeno al interior del rajo de minera Spence y extensión de botadero de estéril este (BHP)
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=2128605884
- c) Modificación al proyecto línea de transmisión eléctrica 1x110kv y mejillones (Abengoa Chile)
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=8309260
- d) Modificación proyecto “Lixiviación Dinámica II (Anglo American)
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=8033278
- e) Redistribución de pozas de evaporación solar y acopios de sales de descarte en el salar de atacama (SQM)
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=8265177
- f) Modificación proyecto Parque Eólico de Los Vientos (ENEL)
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=7963039

- g) Análisis de pertinencia de ingreso al SEIA Ajuste de trazado Aciducto, líneas de agua fresca y líneas de distribución eléctrica División Radomiro Tomic (CODELCO)
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=7851332
- h) Optimización de instalaciones Parque Eólico Taltal
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=7830127
- i) Modificación depósito de relaves Mantos Blancos
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=7798915
- j) Exploraciones Mineras Teck sectores Pampa Lina, Cisne y Picacho mediante el método de exploración Geofísico IP
https://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=7352978

POR TANTO, de conformidad a lo expuesto;

A la Sra. Superintendente del Medio Ambiente con respeto pido, tener por evacuado el traslado conferido por la Res. Ex. N° 8/D-06-2022 respecto de las presentaciones de fechas 10 de febrero 2023 y 16 de mayo de 2023 de Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A.

PRIMER OTROSÍ: De conformidad a lo establecido en el art.21 de la LOSMA, sírvase en tener por interpuesta denuncia en contra de la Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A., por los hechos y fundamentos descritos y desarrollados en los apartados **2**; **3**, y **4**. de lo principal de esta presentación y que se solicita se tengan por reproducidos por motivos de economía procedimental; que le dé curso a la denuncia impetrada en este escrito y que, en su mérito determine las Medidas Urgentes y Transitorias que de conformidad a la RCA N° 207/2009 le corresponde implementar y ejecutar a Sociedad Concesionaria Autopistas de

Antofagasta S.A respecto de la vialidad de su titularidad y administración y, en su caso, que inicie la correspondiente investigación y procedimiento sancionatorio en su contra.

SEGUNDO OTROSÍ: Sírvase en tener por acompañados los siguientes documentos:

1. Copia de la Res. Ex. N°1218 de 12 de julio de 1979, el Sernageomin que aprobó la construcción del Tranque de Relaves y fijó la distancia peligrosa para el mismo;
2. Informe “Estimación de Distancia Peligrosa Cubeta N°1” de fecha 31 de agosto 2022 elaborado por consultor técnico y que actualiza la distancia peligrosa de la Cubeta N°1;
3. Copia de la RCA N° 207/2009 de titularidad de Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A.;
4. Copia de la Consulta de Pertinencia ingresada por Autopistas de Antofagasta S.A. a la Dirección Regional SEA Antofagasta con fecha 2 agosto 2011; y,
5. Copia de la Carta N° 0416 de 2 septiembre 2011 de la Dirección Regional SEA Antofagasta que resolvió la consulta de pertinencia ingresada por SCAA.

TERCER OTROSÍ: De conformidad a los arts. 30 y 46 de la Ley N° 19.880, ruego a Ud., poder incorporar como casillas electrónicas de notificación de las resoluciones que se dicten en el presente sancionatorio a las siguientes: [REDACTED]

[REDACTED]



James C Whittaker
SVP Capstone Copper and GM Chile