



PRIMER TRIBUNAL AMBIENTAL
30-08-2022
CHILE

**PROCEDIMIENTO:** RECLAMACION POR EL ARTICULO 17, N°3, LEY N°20.600

**RECLAMANTE:** ONG ATACAMA LIMPIA

**RUT:** 65.055.071-4

**REPRESENTANTE LEGAL:** CECILIA MARTINEZ DIAZ

**RUT:** 7.230.748-8

**APODERADO:** MARIO MATURANA CLARO

**RUT:** 5.330.140-1

**RECURRIDO:** CRISTOBAL DE LA MAZA GUZMAN, SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE

---

**EN LO PRINCIPAL:** INTERPONE RECLAMACIÓN QUE INDICA; **EN EL PRIMER OTROSÍ:** SOLICITA MEDIDA CAUTELAR; **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** ACOMPAÑA DOCUMENTOS; **EN EL TERCER OTROSÍ:** ACREDITA PERSONERIA. **CUARTO OTROSÍ:** FORMA DE NOTIFICACION.

#### **ILUSTRE PRIMER TRIBUNAL AMBIENTAL DE ANTOFAGASTA**

**MARIO MATURANA CLARO**, abogado, domiciliado en Copiapó, calle Los Carrera 599 Of. 11, cédula nacional de identidad número 5.330.140-1, comuna de Copiapó, en representación de doña **CECILIA MARTINEZ DIAZ**, chilena, médico veterinario, casada, cédula nacional de identidad número 7.230.748-8, domiciliada en la comuna de Caldera, calle Los Roquerios S/N, Sector Anfiteatro, en su calidad de Presidenta del Directorio y Representante Legal de **ONG ATACAMA LIMPIA**, corporación sin fines de lucro, de su mismo domicilio, inscrita en el Registro de Personas Jurídicas sin Fines de Lucro del Registro Civil, con el número 40.706, Rut. 65.055.071-4, a US. I. respetuosamente digo:

Que, en virtud de la calidad de parte interesada otorgada a **ONG ATACAMA LIMPIA** mediante Res. Ex. N°1/ROL D-118-2021, de 11 de mayo de 2021, donde la Superintendencia del Medio Ambiente formula cargos a Puerto Caldera S.A. y a Servicios Portuarios del Pacífico Limitada (SERVIPORT) en el marco del Procedimiento Sancionatorio D-118-2021; y en relación a lo establecido los artículos 21 de la Ley N°19.880 (“LBPA”) y 18, N°3, de la Ley N°20.600 (“LTA”), y estando dentro de plazo, vengo en interponer reclamación judicial del artículo 17, N°3, de la Ley N°20.600 y artículo 56 de la



Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente<sup>1</sup> (“LOSMA”), en contra de la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021 de fecha 08 de julio de 2022, que

“Aprueba programa de cumplimiento y suspende procedimiento administrativo sancionatorio en contra de Puerto Caldera S.A. y Servicios Portuarios del Pacífico Limitada”, con la intención de invalidar dicha resolución y que el procedimiento sancionatorio siga su curso en contra de los titulares ya individualizados, y se les impongan las sanciones establecidas en el literal b), del artículo 39 de la LOSMA, esto es “...clausura, o multa de hasta cinco mil unidades tributarias anuales.”, todo lo anterior, por los fundamentos de Hecho y Derecho que a continuación pasaremos a exponer.

## §0. DEL PLAZO Y DE LA ADMISIBILIDAD DE ESTA RECLAMACIÓN

### b. PLAZO Y NOTIFICACIÓN

Según lo establecido en el artículo 17, numeral 3) de la Ley N°20.600 “Los Tribunales Ambientales serán competentes para: 3) Conocer de las reclamaciones en contra de las resoluciones de la Superintendencia del Medio Ambiente, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente. Será competente para conocer de estas reclamaciones el Tribunal Ambiental del lugar en que se haya originado la infracción”. Complementando lo anterior, el inciso primero del artículo 56 de la LOSMA menciona que: “Los afectados que estimen que las resoluciones de la Superintendencia no se ajustan a la ley, reglamentos o demás disposiciones que le corresponda aplicar, podrán reclamar de las mismas, dentro del **plazo de 15 días hábiles, contado desde la notificación, ante Tribunal Ambiental**”.

Respecto a la notificación, tenemos que en la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021 que aprueba el PDC y suspende el procedimiento sancionatorio se ordenó en el “Resuelvo X” (décimo) **notificar aquella resolución a esta parte a través de carta certificada** a la dirección Arturo Prat N°71, de la comuna de Caldera. Ocurre, sin embargo, que se verificó con fecha 27 de julio en la oficina de Correos de Chile de dicha comuna la existencia de una correspondencia dirigida a la dirección antes señalada y cuyo remitente era la SMA, pero que contenía errores en la mención del destinatario, pues esta se encontraba dirigida a “SEÑORES SERVIPORT Y PUERTO CALDERA S.A.”.

Lo mencionado en el párrafo anterior genera un **vicio grave e incertidumbre en un acto de vital relevancia en todo procedimiento, especialmente en la notificación del PdC**. Conforme a la doctrina administrativa, la notificación del acto administrativo genera importantes efectos jurídicos que no pueden producirse en el caso que la misma no se realice correctamente<sup>2</sup>. Lo anterior, de acuerdo con la literatura especializada se debería a que “de no contar con un acto administrativo que haya cumplido con las exigencias para su plena eficacia -entre ellas, la notificación en los casos que es preceptiva- se estaría configurando

<sup>1</sup> Contenida en el artículo 2 de la Ley N°20.417, de 26 de enero de 2010.

<sup>2</sup> CAMACHO, Gladys. La notificación de los actos administrativos de efectos singulares y el derecho a la certidumbre jurídica en Chile. Revista de Derecho Público, N°91(2019), pág. 14.



*una situación antijurídica que se reconoce como “vía de hecho” porque la Administración carecería de título jurídico para la ejecución de la decisión administrativa.”<sup>3</sup>*

En definitiva, **la omisión del deber de notificar de manera apropiada** coloca al destinatario en una posición de indefensión que genera desigualdad ante la Ley y que vulnera la garantía constitucional del debido proceso, pues la notificación del afectado con la decisión de la administración es uno de los elementos necesarios e indispensables para un justo y racional procedimiento.

Por todo lo anteriormente expuesto, esta parte hizo presente que no se recibió una comunicación válida según lo establece la Ley N°19.880, de la Res. Ex. N°12/D118-2021, razón por la cual **y a través de un escrito enviado a la oficina de partes de la Superintendencia del Medio Ambiente**, el cual se adjuntará en un otrosí de esta reclamación, nos dimos por notificados en relación a lo que establece el **artículo 47 de la Ley de Bases de Procedimientos Administrativos con fecha 08 de agosto de 2022**, por lo cual nos encontramos dentro del **plazo legal para interponer esta acción en los términos del artículo 56 de la LOSMA**.

#### **b. LA CALIDAD DE ACTO TRÁMITE CUALIFICADO DE LA RESOLUCIÓN QUE APRUEBA EL PDC**

Dentro del contexto de estos procedimientos, nos es preciso señalar que si bien la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021, no es un acto que pone fin al procedimiento sancionatorio, este es de igual manera impugnable, todo ello de acuerdo a lo señalado en el artículo 15, inciso segundo de la Ley N°19.880. De acuerdo con dicha disposición, los actos trámites también serán impugnables “en circunstancias calificadas, lo que en términos generales se traduce en que cause efectos equivalentes a los propios de una resolución definitiva, es decir, que determinen la imposibilidad de continuar un procedimiento o produzcan indefensión”.<sup>4</sup>

En el sentido de lo precedentemente expuesto, la **naturaleza jurídica de la resolución que aprueba o rechaza un Programa de Cumplimiento** de los establecidos en el artículo 42 de la LOSMA, corresponde a uno de aquellos que la legislación considera como “**actos trámite cualificados**”, pues aquél, según expone la jurisprudencia, “desborda el mero carácter ordenador o de curso progresivo”.<sup>5</sup>

En similares términos la doctrina ha señalado que “la literalidad de la norma no limita la impugnación a los actos administrativos sancionadores de la SMA, sino a cualquier resolución de esta. En consecuencia, otras clases de actuaciones no terminales de la autoridad ambiental podrán ser revisadas judicialmente. Así por ejemplo, las resoluciones

<sup>3</sup> Op. Cit. CAMACHO, pág. 12.

<sup>4</sup> CORDERO, L. (2015), p. 254. En similar sentido, 2TA (2013), Rol N° R-5-2013, con. 9°.

<sup>5</sup> 2TA (2018), Rol N° 153-2017, con. 62°, 64°.



*que aprueban un plan de reparación, aceptan la autodenuncia, requieren el sometimiento al SEIA o aprueba un programa de cumplimiento... ”<sup>6</sup>*

Por tanto, y en vista de los antecedentes legales, doctrinarios y jurisprudenciales expuestos en los párrafos anteriores, la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021, es susceptible de ser impugnada en virtud de los artículos 17, numeral 3) de la Ley N°20.600 y 56 de la LOSMA.

## §1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y SU HISTORIA

### A. LA CONCESIÓN MARÍTIMA DE PUERTO CALDERA S.A. Y SUS ACTIVIDADES

En marzo de 1988 y en virtud del Decreto Supremo N°371 de la Subsecretaría de Marina perteneciente al Ministerio de Defensa Nacional, se otorgó al señor Manuel Jorquera Montero la concesión sobre un terreno de playa, playa, fondos de mar y porciones de agua en el puerto de Caldera, que tenía como función y objeto, según los numerales 5) y 6) de dicho decreto:

- 5) “Las porciones de agua...necesarias para mantener fondeadas cinco (5) boyas para amarrar naves de hasta 30.000 TGR” y,
- 6) “El objeto es amparar la construcción de un muelle destinado al embarque de productos agrícolas y otros para su exportación, en especial frutas del Valle de Copiapó, y además, descarga de insumos del extranjero o nacionales que sean necesarios para el desarrollo regional...”, respectivamente.

Algunos años más tarde y con fecha 22 de octubre de 1993, la misma Subsecretaría de Marina a través del Decreto N°773, autoriza la transferencia de dicha concesión al titular Puerto Caldera S.A., en la cual, según el numeral 2) de dicho documento “*subsistirán en su favor...las mismas condiciones, obligaciones y gravámenes establecidos en los decretos señalados*”. Es entonces desde aquél instante en que una de las empresas imputadas en el procedimiento sancionatorio ROL D-118-2021 comienza sus actividades portuarias exportando en sus faenas principalmente uva de mesa proveniente del Valle de Copiapó, razón por la cual en el transcurso de los años se ganaría el apelativo de “**el muelle de la fruta**”, conocido así por la mayoría de los habitantes de la comuna de Caldera, actividad que detallaremos en el punto B de esta sección.

Siguiendo con lo anterior y ya transcurridos casi 20 años desde la adquisición de la concesión, con fecha 10 de julio de 2011 y a través del Decreto N°466 de la Subsecretaría para las FFAA del Ministerio de Defensa Nacional, se otorga la primera renovación, con modificación, de concesión marítima mayor, sobre un sector de terreno de playa, playa,

<sup>6</sup> BERMÚDEZ, Jorge. *Fundamentos de Derecho Ambiental (2da ed)*. Ediciones Universitarias de Valparaíso.  
Pág. 531.



fondo de mar y porción de agua, en la comuna de Caldera, a Puerto Caldera S.A. Según el punto 5) de este decreto, “*Las porciones de agua individualizadas en el plano...son las necesarias para amparar 5 boyas de amarre para naves de hasta 60.000 TGR*”. Lo anterior es complementado con el punto 6) de dicho documento donde se señala el objeto de la concesión, el cual consiste en “*continuar amparando la operación de un Terminal Marítimo, destinado al embarque y desembarque de productos agrícolas y minerales, tales como cobre, fierro y fosforita, sin ser acopiados sobre los sectores, y carga a granel desde y hacia el extranjero o en ruta nacionales. El Terminal Marítimo corresponde a un muelle mecanizado, cinco boyas para el amarre de naves de hasta 60.000 TGR, infraestructuras de apoyo, tales como casetas, oficinas, galpón, patio techado, sala de estar y baños, caminos y explanadas, y a un sector de fondo de mar y porción de agua suprayacente, colindante al muelle mecanizado, destinado a la operación y maniobras de embarcaciones menores y balsas en apoyo a la actividad y mantención...*”.

En la misma línea, el punto 7) del decreto destaca que:

7) “La sociedad concesionaria deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones:

- a) No hacer llegar al mar, en forma directa o indirecta energía, materias o sustancias nocivas provenientes de sus instalaciones, conforme a las disposiciones contenidas en el D.L. N°2.222, del 21 de mayo de 1978 del Ministerio de Defensa Nacional y D.S. N°1, del 6 de enero de 1992, del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, **sin perjuicio de las exigencias ambientales establecidas en otros cuerpos legales que normen sobre la materia**.

Con el fin de ilustrar la frase arriba destacada, tenemos que el artículo 11<sup>7</sup> del entonces Reglamento de Concesiones Marítimas vigente a la fecha de la primera renovación, a saber el Decreto Supremo N°2 de 3 de enero de 2005, establecía lo siguiente: “*Las concesiones marítimas se otorgarán sin perjuicio de los estudios, declaraciones y permisos o autorizaciones que los concesionarios deban obtener de los organismos públicos y/o municipales para la ejecución de ciertas obras, actividades o trabajos, de acuerdo con las leyes o reglamentos vigentes, incluidos los de impacto ambiental cuando corresponda.*”

Cabe destacar que a la fecha de la primera renovación de la concesión marítima en comento, ya había entrado en vigencia la Ley N°20.417 “que crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente”, y más aún, la Ley N°19.300 de “Bases Generales del Medio Ambiente” (“LBGMA”) se encontraba en vigencia desde el año 1994. Sin perjuicio de lo anterior, **las actividades que mediante esta concesión**

---

<sup>7</sup> En el mismo sentido debemos destacar el artículo 19 del actual Reglamento sobre Concesiones Marítimas, Decreto N°9 de 17 de marzo de 2018, el cual dice que: “**Permisos y autorizaciones sectoriales.** *Las concesiones marítimas se otorgarán sin perjuicio de los estudios, declaraciones y permisos o autorizaciones que los concesionarios deban obtener de los organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, proyectos, actividades o trabajos, de acuerdo con las leyes o reglamentos vigentes, incluidos los de impacto ambiental cuando corresponda, los que son de su exclusiva responsabilidad.*”



se amparan no habían tenido ningún tipo de evaluación ambiental al respecto, desarrollándose de manera ininterrumpida por casi 30 años al margen de toda la institucionalidad jurídico-ambiental establecida en los distintos períodos a partir de la dictación de la LBGMA, cuestión que resaltaremos más adelante con más detalle, toda vez que este titular se encontró siempre desarrollando la actividad del literal f) del artículo 10 de la Ley N°19.300, esto es “Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos.”

## B. ACTIVIDADES DE EMBARQUE MASIVO DE FRUTAS

Tal como se detalla en la denuncia N°22032 ingresada de manera electrónica al portal de la Superintendencia del Medio Ambiente con fecha 27 de julio de 2022, y adjuntada en un otrosí de esta reclamación, la principal actividad ejecutada por unos de los titulares imputados en el procedimiento sancionatorio que da origen a esta acción, a saber, Puerto Caldera S.A., se encuentra vinculada al embarque masivo de frutas, principalmente uva de mesa proveniente del Valle de Copiapó. En ese sentido, y según la información recopilada en medios electrónicos especializados en actividad portuaria y en la propia página web del titular, la actividad de embarque masivo de frutas realizada por el titular ha sido constante y se remonta hace más de 15 años. Así lo expresa el portal [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl) en una nota publicada el 11 de diciembre de 2006, donde destaca que “*A contar del 22 de noviembre SAAM comenzó a operar en el terminal Portuario Muelle Punta Caleta de propiedad de Puerto Caldera S.A., prestando por dos períodos consecutivos servicios de estiba y operaciones anexas a las naves fruteras que embarcan en dicho puerto*”. En la misma nota se hace referencia a las cantidades aproximadas embarcadas por el titular: “*El servicio se extiende por los períodos 2006-2007 y 2007-2008, movilizando cada temporada aproximadamente 7 millones de cajas de fruta palletizada que tienen como principal destino el mercado norteamericano.*”<sup>8</sup>

En el mismo tenor, es la propia empresa quien publica en su sitio web que, “*desde el año 1992 Puerto Caldera S.A. opera el Terminal Portuario Amarcal Punta Caleta, el cual, en junio del año 2006 sustituye el nombre del muelle, quedando hasta la actualidad denominado como Terminal Portuario Punta Caleta. La actividad portuaria se ha desarrollado a través de embarques de fruta en los meses de diciembre a enero, y embarques de minerales durante el resto del año*”.<sup>9</sup>

A mayor abundamiento y ya con información sobre actividades recientes, el sitio de internet [www.portalportuario.cl](http://www.portalportuario.cl), destaca con fecha 03 de abril de 2022 que “*El Terminal Marítimo Puerto Caldera (TPMC) ha dado por finalizada su temporada de fruta 2021-2022, logrando transferir un total de 76.381 toneladas, lo que representa un aumento de 293,7% respecto a 2020-2021.*” En relación a años anteriores, la misma nota señala que “*Respecto a los niveles*

<sup>8</sup> Fuente: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/saam-se-adjudica-licitacion-en-puerto-caldera>, última visita: 24/08/2022.

<sup>9</sup> Fuente: <https://www.puertocaldera.cl/nosotros>, última visita: 24/08/2022.



*pre-pandemia, los embarques al 10 de febrero de 2022 presentaron un aumento de 115,7% respecto al 2019-2020 y de 162,14% en los años 2018-2019.”<sup>10</sup>*

Todo lo anteriormente expuesto es confirmado por el mismo titular en su sitio web corporativo, donde con fecha 06 de abril de 2022 expone: “*La alta eficiencia operacional, sumado a la entrega de más y mejores servicios y la concreción de acuerdos comerciales con las dos navieras que poseen liderazgo en el servicio de refrigerados del país, han llevado a TMPC a lograr niveles históricos durante esta temporada de la fruta 2021-2022, extendiendo la operación hasta fines de marzo. Un ejemplo de esto son las recaladas de naves que aumentaron un 171,4% respecto a la temporada 2020-2021. En términos de toneladas embarcadas a través de TMPC, se transfirieron 93 mil pallets, lo que representa un aumento del 305,3% respecto de la temporada 2020-2021”.*<sup>11</sup>

De igual forma se expresan otras notas publicadas con fecha anterior en el mismo portal corporativo, entre ellas destacamos la del 28 de enero de 2022, donde se hace alusión a que “*Respecto al balance hasta la fecha de la temporada de fruta, el gerente del Terminal informó que “estamos llegando a las semanas peak de la temporada de fruta con un total de 20.769 pallets embarcados y seis naves atendidas en el Terminal. Este año hemos superado las cifras del 2021 y con expectativas de poder llegar a los 40 mil pallets a fin de la temporada”.*<sup>12</sup>

**Todo lo descrito precedentemente tiene como función poner de relieve la actividad portuaria más antigua del titular Puerto Caldera S.A. que es el embarque masivo de frutas, de la cual hay evidencia de un funcionamiento continuo de al menos 30 años, faenas que se han desarrollado totalmente al margen de la institucionalidad jurídico ambiental vigente en las distintas épocas en las cuales ha estado vigente la concesión marítima, la que, como hemos someramente mencionado, se otorga sin perjuicio de las autorizaciones ambientales correspondientes.**

### C. ACTIVIDADES DE ACOPIO Y EMBARQUE DE MINERALES EN EL SECTOR DE PUNTA CALETA REALIZADAS POR LOS TITULARES

Siguiendo con nuestro relato acerca de las actividades que los titulares imputados en el procedimiento sancionatorio ROL D-118-2021 han realizado en el sector de Punta Caleta de la comuna de Caldera, tenemos que a partir del año 2013 se comienzan a ingresar mediante distintos instrumentos -principalmente consultas de pertinencia de ingreso al SEIA y DIA's- diversos proyectos que tenían como finalidad el acopio y embarque principalmente de graneles de minerales. Lo anterior es resumido de buena manera por la Superintendencia del Medio Ambiente en la Res. Ex. N°1/ROL D-118-2021 a través de la cual se formularon

<sup>10</sup> Fuente: <https://portalportuario.cl/terminal-maritimo-puerto-caldera-finaliza-su-temporada-de-fruta-2021-2022>

<sup>11</sup> Fuente: <https://www.puertocaldera.cl/al-termino-de-la-temporada-transferimos-76-381-toneladas-de-fruta-fresca-lo-que-representa-un-aumento-del-2937-respecto-al-periodo-2020-2021>

<sup>12</sup> Fuente:



cargos a Puerto Caldera S.A. y a Servicios Portuarios del Pacífico Limitada, donde se detallan los ingresos de los instrumentos antes mencionados y se dividen en aquellos que sí arribaron a un acto decisorio y aquellos que no.

<b>INSTRUMENTOS QUE SÍ ARRIBARON A UN ACTO DECISORIO<sup>13</sup></b>		
<b>Empresa</b>	<b>Puerto Caldera S.A.</b>	<b>SERVIPORT</b>
<b>Proyectos e instrumentos</b>	<p><b>1.</b> Pertinencia (“PER”) Resolución Exenta N° 11p/2017, de 11 de enero de 2017, “Actividad de descarga, embarque y despacho de polvos de fundición en Puerto Muelle Punta Caleta”, consistente en la recepción y embarque de polvos de fundición y/o descarga y despacho, mediante bultos tipo maxi sacos, sin generación de un área de acopio dentro de las instalaciones portuarias del Puerto Muelle Punta Caleta.</p> <p><b>Ingreso obligatorio al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”).</b></p> <p><b>2.</b> PER Resolución Exenta N° 12p/2017, de 11 de enero de 2017, “Actividad de recepción, acopio y embarque de cátodos y ánodos de cobre en Puerto Muelle Punta Caleta”, consistente en la recepción de cátodos y/o ánodos de cobre en camiones y acopio, descarga mediante grúa horquilla hasta punto de acopio, y embarque.</p> <p><b>Ingreso obligatorio al SEIA.</b></p>	<p><b>A.</b> PER Resolución Exenta N° 169p/2019, de 27 de diciembre de 2019, “Cancha de acopio de minerales”, consistente en la construcción y operación de una cancha de almacenamiento transitorio de mineral de hierro proveniente de terceros autorizados, sin actividades de transporte y embarque del mineral.</p> <p><b>No ingreso obligatorio al SEIA.</b></p> <p><b>B.</b> PER Resolución Exenta N° 39p/2020, de 2 de abril de 2020, “Alternativas de localización Proyecto Cancha de acopio de minerales”, consistente en cambiar la ubicación de la cancha de acopio aprobada por la Res. Ex. N°169p/2019. Además, contará con capacidad máxima de almacenamiento de 200.000 toneladas de mineral y proyecta una sectorización de 2 pilas de 100.000 toneladas, cada una de máximo 5 metros de altura. El transporte y embarque de mineral no son parte del proyecto.</p>

<sup>13</sup> Fuente: Res. Ex. N°1/ROL D-118-2021, Superintendencia del Medio Ambiente.



	<b>No ingreso obligatorio al SEIA.</b>
	<p>3. PER Resolución Exenta N° 118p/2017, de 2 de noviembre de 2017, “Embarque y desembarque de productos minerales, tales como nitrato de amonio, concentrado de cobre, cátodos y ánodos en el Puerto Punta Caleta, de Propiedad de Puerto Caldera S.A.” que introduce cambios al Proyecto Puerto Punta Caleta, que no cuenta con RCA por corresponder a un proyecto pre-SEIA. Consiste en el embarque de concentrado de cobre en contenedores volteables, embarque de cátodos y ánodos, y desembarque de nitrato de amonio en big bags sin contemplar acopio de productos.</p> <p><b>No ingreso obligatorio al SEIA.</b></p>
	<p>4. PER Resolución Exenta N° 52p/2019, de 26 de abril de 2019, “Embarque de Mineral de Hierro en el Puerto Punta Caleta, de Propiedad de Puerto Caldera S.A”, que introduciendo cambios al proyecto Puerto Punta Caleta, que es pre-SEIA, consiste en el embarque de 100.000 toneladas/mes de mineral de hierro a través del muelle de Terminal Marítimo Puerto Caldera, durante todo el año. Los buques que arribarán al puerto se estiman en 2 mensuales, de 50.000 toneladas cada uno, de enero a diciembre, es decir serán 24</p>



	<p>embarque al año aproximadamente.</p> <p><b>No ingreso obligatorio al SEIA.</b></p>	
	<p><b>5.</b> RCA N°121/2019, de 14 de octubre de 2019, DIA “Acopio y embarque de concentrado de cobre en Muelle Punta Caleta de Puerto Caldera S.A.”, consistente en almacenamiento de concentrado de cobre en un galpón a 600 metros aproximados del Muelle Punta Caleta de Puerto Caldera S.A., sin considerar transporte desde los clientes al galpón ni transporte marítimo.</p>	
	<p><b>6.</b> PER Resolución Exenta N° 16/p, de 23 de enero de 2017 “Actividad de descarga y embarque de carga fraccionada en maxi sacos para concentrado de cobre en Puerto Muelle Punta Caleta”.</p> <p><b>Ingreso obligatorio al SEIA.</b></p>	
	<p><b>7.</b> PER Resolución Exenta N° 24/p, de 3 de febrero de 2017 “Actividad de embarque de concentrado de cobre mediante contenedores en Puerto Muelle Caldera”, consistente en el embarque de concentrado de cobre mediante contenedores volteables hacia bodegas de motonaves en Puerto Muelle Caldera.</p> <p><b>Ingreso obligatorio al SEIA.</b></p>	
	<p><b>8.</b> PER Resolución Exenta N°10/p, de 11 de enero de 2017, “Actividad de descarga, embarque de Nitrato de Amonio en Puerto Muelle Punta Caleta”, consistente en la recepción y embarque de nitrato de amonio y/o</p>	



	<p>descarga y despacho del material en bultos tipo maxi sacos sin considerar un área de acopio.</p> <p><b>Ingreso obligatorio al SEIA.</b></p>	
	<p><b>9. PER Resolución Exenta Nº 08/p, de 11 de enero de 2017 “Actividad de descarga, embarque y despacho de cemento de Puerto Muelle Punta Caleta”.</b></p> <p><b>Ingreso obligatorio al SEIA</b></p>	

<b>INSTRUMENTOS QUE NO ARRIBARON A UN ACTO DECISORIO<sup>14</sup></b>		
<b>FECHA</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>RESULTADO</b>
15 de enero 2013	“Acopio y embarque de Hierro Puerto Caldera”, que proponía la construcción y operación de 5 predios dotados con la infraestructura y el equipamiento necesarios para el ingreso, acopio y salida de hierro mineral.	Desistido por la empresa.
21 de enero de 2013	<i>Ídem</i> proyecto anterior.	Término anticipado por falta de información relevante y esencial por no descartar impactos significativos sobre salud de la población y medio ambiente marino, ocasionados por emisiones, y por no dar cumplimiento a la normativa ambiental sobre material particulado (“MP”) respirable y contaminación acuática y recursos hidrobiológicos.
17 de julio de 2013	<i>Ídem</i> proyecto anterior.	Inadmissible por falta de antecedentes formales.

<sup>14</sup> Fuente: Res. Ex. N°1/ROL D-118-2021, Superintendencia del Medio Ambiente.



30 de julio de 2013	<i>Ídem</i> proyecto anterior.	Desistido con fecha 4 de mayo de 2015. En el ICSARA se levantaron observaciones respecto al control de emisiones de MP que no fueron respondidas por titular.
6 de octubre de 2016	Declaración de Impacto Ambiental (“DIA”) “Habilitación de facilidades portuarias para recepción, acopio y embarque de concentrados mediante sistema cerrado en muelle Punta Caleta de Puerto Caldera S.A.”, consistente en la habilitación de un galpón de almacenamiento de estructura metálica para el acopio de concentrado de minerales sin incluir el transporte.	Inadmissible por no cumplir con requisitos mínimos.
21 de diciembre de 2016	<i>Ídem</i> proyecto anterior.	Término anticipado por falta de información relevante y esencial asociada a la imposibilidad de descartar impactos significativos por parte del proyecto, y a la falta de precisión de los minerales involucrados.

Como resumen de lo expuesto en las dos tablas, **los titulares imputados intentaron -o realizaron- actividades como puerto de embarque de minerales utilizando principalmente la herramienta de pertinencias de ingreso al SEIA**, lo cual generaba un manto de legalidad aparente en virtud de no declarar totalmente el tipo de actividad realizada, escindiendo intencionalmente el acopio del embarque -o visceversa- con la finalidad de no caer en la hipótesis del artículo 10, literal f) de la Ley N°19.300, y del artículo 3, literal f), del Decreto N°40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente (Decreto N°40). Cabe destacar que esta última normativa citada establece que “Se entenderá como puerto al conjunto de espacios terrestres, infraestructura e instalaciones, así como aquellas áreas marítimas, fluviales o lacustres de entrada, salida, atraque, desatraque y permanencia de naves mayores, todos ellos destinados a la prestación de servicios para la actividad comercial y/o productiva, excluyendo aquellos cuyo fin sea únicamente la conectividad interna del territorio”.

Ahora y como cuestión final para este apartado, **la única Resolución de Calificación Ambiental favorable obtenida por uno de los titulares imputados**, esto es, por Puerto Caldera S.A., fue la **RCA N°121 de 14 de octubre de 2019**, de la Comisión de Evaluación de la Región de Atacama que calificó como ambientalmente favorable el proyecto “Acopio



y embarque de concentrado de cobre en Muelle Punta Caleta de Puerto Caldera S.A.” Esta RCA fue judicializada ante el Primer Tribunal Ambiental de Antofagasta a través de la causa R-37-2020, procedimiento iniciado mediante reclamación interpuesta por esta misma ONG con fecha 08 de agosto de 2020. **El resultado de dicha acción fue dictado a través de sentencia de fecha 06 de abril de 2021, donde se anuló la RCA N°121/2019 ordenándose al Titular reingresar su proyecto al SEIA por la vía de un Estudio de Impacto Ambiental.** Sin perjuicio de ello, Puerto Caldera S.A. renunció a los derechos y obligaciones que le otorgaba la RCA con fecha 16 de febrero de 2021, cuando el estado procesal de la causa se encontraba en acuerdo y se habían realizado gestiones relevantes, como la inspección personal del Tribunal, que daban cuenta de las enormes deficiencias en la evaluación ambiental del proyecto, cuestiones en las que ahondaremos más adelante cuando analicemos en detalle las acciones del Programa de Cumplimiento que en esta reclamación se pretende impugnar.

## §2. EL PROCEDIMIENTO SANCIÓNATORIO ROL D-118-2021

### A. ANTECEDENTES PREVIOS

Con fecha 28 de diciembre del año 2020 la oficina regional de Atacama de la Superintendencia del Medio Ambiente, emite el Informe Técnico de Fiscalización Ambiental DFZ-2020-3538-III-RCA el cual fue motivado por una serie de denuncias en contra de las actividades realizadas por los titulares Puerto Caldera S.A. y SERVIPORT LTDA. En este informe la SMA concluye que: “*De los resultados de la actividad de fiscalización, se constata que el Proyecto “Cancha de Acopio de Minerales”, el Proyecto “Alternativas de Localización Proyecto Cancha de Acopio de Minerales”, ambos de la Empresa SERVIPORT, cuya administración y responsabilidad recae en Puerto Caldera S.A.; junto con el Proyecto “Acopio y embarque de concentrado de cobre en Muelle Punta Caleta de Puerto Caldera S.A.” de Puerto Caldera S.A., calificado ambientalmente favorable mediante la RCA N°121/2019, atendida las condiciones y características expuestas en extenso en el presente informe, deben ingresar como una sola unidad al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a objeto de evaluar en su medida, la generación de todos los impactos ambientales al respecto, así como también definir las medidas de manejo ambiental, mitigación, compensación y reparación y plan de seguimiento necesarias para ejecutar el Proyecto de una manera que no presente riesgos tanto a la salud de la población aledaña, como el medio ambiente circundante”.*



Mapa N°1: Da cuenta de la situación de ocupación del territorio por Puerto Caldera S.A. y SERVIPORT LTDA en la realización de acopio y embarque ilegal de minerales. Fuente: Informe Técnico de Fiscalización Ambiental DFZ-2020-3538-III-RCA. Pág. 4.

Este informe anterior motivó que a través del Memorándum N°001/2021 de fecha 22 de enero de 2021 el Jefe de la oficina de la SMA de Atacama solicitara al entonces Superintendente Cristóbal de la Maza la medida provisional del artículo 48, literal a) de la LOSMA, esto es, “Medidas de corrección, seguridad o control que impidan la continuidad en la producción del riesgo o del daño”, la que fueron concedidas mediante Res. Ex. N°241 de 02 de febrero de 2021, las que tuvieron el carácter de “pre-procedimentales”.

Posteriormente y con fecha 18 de marzo de 2021, se genera el Informe Técnico de Fiscalización Ambiental respecto a las medidas provisionales decretadas, DFZ-2021-570-III-MP, en el cual se concluye que “En consideración a los hechos constatados e indicados en el punto anterior, se verifica que el Titular SERVICIOS PORTUARIOS DEL PACÍFICO LIMITADA, SERVIPORT, no cumplió tanto en forma como en plazo, con la ejecución de las Medidas Provisionales Pre Procedimentales ordenadas por esta Superintendencia del Medio Ambiente, mediante la Res. Ex. N° 241, de fecha 02.02.2021”.

*Lo anterior dio pie a uno de los cargos que más adelante indicaremos y detallaremos, pero lo relevante para este apartado es constatar la conducta de los titulares en orden a no cautelar debidamente los bienes jurídicos protegidos por el Derecho Ambiental, esto es “el patrimonio ambiental, con el fin de asegurar las condiciones que permitan la*



*subsistencia humana y la mejora de la calidad de vida de las personas, así como de las generaciones futuras".<sup>15</sup>*

## B. FORMULACIÓN DE CARGOS

Siguiendo con nuestro correlato, y en virtud de los hechos derivados de las conductas realizadas por los titulares Puerto Caldera S.A. y SERVIPORT LTDA, la Superintendencia del Medio Ambiente con fecha 11 de mayo de 2021 y a través de la Res. Ex N°1/ROL D-118-2021, formuló cargos a ambas empresas en relación al artículo 35, literales b) y l), esto es: “*b) La ejecución de proyectos y el desarrollo de actividades para los que la ley exige Resolución de Calificación Ambiental, sin contar con ella...*” y “*l) El incumplimiento de las obligaciones derivadas de las medidas provisionales previstas en el artículo 48*”. Estas infracciones fueron expuestas de la siguiente forma por la SMA:

Nº	Hechos constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
1	Fraccionamiento del proyecto indicado en el acápite III <sup>16</sup> del presente acto, el cual contempla, a lo menos, actividades de acopio y embarque de concentrado de cobre; acopio, transporte y embarque de hierro, por parte de Puerto Caldera S.A. y SERVIPORT, sociedades relacionadas, con generación de emisiones atmosféricas.	<p><u>Ley N°19.300</u></p> <p><b>Art. 8:</b> 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.</p> <p><b>Art. 10:</b> 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: f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos.</p> <p><b>Art. 11 bis:</b> <i>Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.</i></p> <p><i>Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente</i></p>

<sup>15</sup> Op. Cit. BERMÚDEZ, Jorge. Pag. 35.

<sup>16</sup> Esta resolución será adjuntada en un otrosí de esta presentación.



		<p><i>determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al sistema.</i></p> <p><i>No se aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas.</i></p> <p><b>RSEIA:</b></p> <p>Art. 3: Tipos de proyectos o actividades. 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: f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos. f.1. Se entenderá por puerto al conjunto de espacios terrestres, infraestructura e instalaciones, así como aquellas áreas marítimas, fluviales o lacustres de entrada, salida, atraque, desatraque y permanencia de naves mayores, todos ellos destinados a la prestación de servicios para la actividad comercial y/o productiva, excluyendo aquellos cuyo fin sea únicamente la conectividad interna del territorio.</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nº	Hechos constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
2	Incumplimiento de la medida provisional pre procedimental decretada por la SMA en la Resolución Exenta N°241, de 2 de febrero de 2021, en los términos indicados en la tabla N°3 de la presente resolución.	<p><u>Res. Ex. N°241 de 2 de febrero de 2021:</u></p> <p>“ORDENAR las siguientes medidas provisionales contempladas en los literales a) y f) del artículo 48 de la LOSMA, en carácter pre</p>



	<p>procedimental, a Servicios Portuarios del Pacífico Limitada, RUT N°76.337.201-3, en relación al proyecto “Cancha de Acopio de Minerales”, emplazado en la comuna de Caldera, región de Atacama, las cuales deberán ejecutarse dentro del plazo de 15 días corridos contados desde la notificación de la presente resolución, según se indica a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Implementar, en toda la cancha de acopio, mallas cortavientos o de material similar a las instaladas directamente en las pilas inactivas [...]</li><li>2) Reemplazar el cerco perimetral del proyecto en base a una malla raschel de alta densidad en todo el perímetro, de 6 metros de altura, que permita reducir la velocidad del viento al menos en un 50%, de forma tal de reducir las emisiones en un 90%, y su correspondiente mantención [...]</li><li>3) Cubrir el cerco perimetral del proyecto en base una malla raschel, en su totalidad, con tela impermeable al viento y que prevenga la dispersión de material particulado, efectuando las mantenciones que sean necesarias de manera de reparar inmediatamente todos aquellos sectores que puedan verse afectados por las labores propias del proyecto o bien por intervención de terceros [...]</li><li>4) Realizar mediciones con una cámara termográfica u otro equipo similar para identificar las emisiones fugitivas de material particulado, una vez</li></ol>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



	<p>instalado el nuevo cerco perimetral y la cobertura [...]</p> <p>5) Ejecutar una campaña de muestreo del material sólido contenido en el acopio [...]</p> <p>6) Presentar un Plan de control de emisiones de material particulado durante la operación del proyecto, para ser implementado una vez que el titular obtenga todos los permisos municipales y sectoriales que lo faculten para operar nuevamente [...]</p> <p>7) Presentar un Programa de monitoreo de emisiones y parámetros meteorológicos [...]".</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Las infracciones precedentes sobre la base de los antecedentes que constan al momento de la emisión del presente acto, se clasificaron de la siguiente forma:

1. La infracción al artículo 35 letra b) N° 1 se clasifica como grave, en virtud de la letra d) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA, según el cual son infracciones graves aquellas que involucren 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. El fundamento de esta clasificación de gravedad, por tanto, se encuentra contenido en el desarrollo de la hipótesis de elusión que es una de las finalidades del ilícito del fraccionamiento imputado, lo que se encuentra desarrollado en la parte considerativa de esta Resolución.
2. La infracción al artículo 35 letra l) N° 2 se clasifica como grave, en virtud de la letra f) del numeral 2 del artículo 36 de la LOSMA, según el cual son infracciones graves aquellas que conlleven el no acatamiento de las medidas urgentes dispuestas por la Superintendencia.

### **§3. DEL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO Y LA RESOLUCIÓN EXENTA N°12/ROL D-118-2021**

#### **A. DE LA NATURALEZA Y FINALIDAD DE LOS PROGRAMAS DE CUMPLIMIENTO**

Los programas de cumplimiento, según lo establecido en el inciso segundo del artículo 42 de la LOSMA, son los *"plan de acciones y metas presentado por el infractor, para que dentro de un plazo fijado por la Superintendencia, los responsables cumplan satisfactoriamente con la normativa ambiental que se indique"*. En ese sentido y según la doctrina, la norma antes



citada se encarga de establecer una regulación relativa a aspectos troncales de estos instrumentos donde “*es posible identificar...i) su contenido, esto es, el plan de acciones y metas; ii) la existencia de un sujeto, quien debe presentarlo; iii) un plazo, dentro del cual debe ejecutar el plan de acciones y metas; y, iv) la finalidad del mismo.*”<sup>17</sup> Ahodando en este último aspecto y según se lee también de la historia legislativa, los indicados PDC constituyen un “*mecanismo de incentivo al cumplimiento*” conforme al cual se propicia que el infractor retorne al cumplimiento, y permita, establecer una alternativa beneficiosa que garantiza –en todo caso– la protección del medio ambiente. En efecto, como ha sostenido la jurisprudencia del Ilustre 2º Tribunal Ambiental “el programa de cumplimiento tiene como objetivo último la protección del medio ambiente, y su presentación y aprobación impone al administrado el cumplimiento de una serie de requisitos regulados en el artículo 42 de la LOSMA y –en cumplimiento de la remisión expresa del inciso 7º del citado precepto– en el D.S. N° 30 de 2012. Por consiguiente, le corresponde competencialmente a la SMA la facultad de decidir su aprobación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3 letra r) de la LOSMA”.<sup>18</sup>

Ahora bien, las citadas disposiciones legales, regulan una serie de criterios reglados que deben concurrir a efectos que la SMA se encuentre en posición de poder aprobar el indicado programa de cumplimiento. Si aquellos, por el contrario, no se satisfacen adecuadamente, la SMA se encuentra obligada a dar curso progresivo al procedimiento administrativo sancionador. Estos criterios son los definidos en el artículo 9 del D.S. N° 30 de 2012 y complementados por la “Guía para la presentación de Programas de Cumplimiento por infracciones a instrumentos de carácter ambiental” de Julio de 2018 de la SMA, y se dividen según la doctrina en criterios positivos y negativos.<sup>19</sup>

Respecto a los primeros, tenemos que estos son los de los literales a), b) y c) del artículo 9, a saber:

- a) Integridad: Las acciones y metas deben hacerse cargo de todas y cada una de las infracciones en que se ha incurrido y de sus efectos;
- b) Eficacia: Las acciones y metas del programa deben asegurar el cumplimiento de la normativa infringida, así como contener y reducir o eliminar los efectos de los hechos que constituyen la infracción;
- c) Verificabilidad: Las acciones y metas del programa de cumplimiento deben contemplar mecanismos que permitan acreditar su cumplimiento.

En relación a los criterios negativos, estos se encuentran en el inciso segundo de la misma normativa precitada y constituyen verdaderas prohibiciones de carácter general, destinadas a

<sup>17</sup> HERVÉ, Dominique; PLUMER, M. Claude. *Instrumentos para una intervención institucional estratégica en la fiscalización, sanción y cumplimiento ambiental: el caso del Programa de Cumplimiento*. Revista de Derecho (Concepción), N°245, año 2019. Pág. 31.

<sup>18</sup> 2TA (2016), Rol N° R-75-2015, con. 10º.

<sup>19</sup> Op. Cit. HERVÉ; PLUMER. Páginas 34-39.



impedir o evitar la aprobación de PDC defectuosos o derechamente ilegales.<sup>20</sup> Estos criterios se encuentran explicitados de la siguiente forma:

*“En ningún caso se aprobarán programas de cumplimiento por medio de los cuales el infractor intente eludir su responsabilidad, aprovecharse de su infracción, o bien, que sean manifestamente dilatorios”.*

En ese sentido, la aprobación de un PDC y la ponderación respecto al cumplimiento de los criterios debe ser, por parte de la Superintendencia del Medio Ambiente, un acto lo suficientemente motivado en relación a los intereses públicos en juego. La motivación, por tanto, es un requisito formal de toda actuación administrativa, el cual ha sido elevado por la jurisprudencia al carácter de derecho fundamental. Este derecho y principio rector, regulado legalmente en los artículos 11 y 41 de la Ley N° 19.880, existe para que las autoridades públicas expresen los hechos que les sirven de fundamento, estableciendo, además, las consideraciones de derecho aplicables al caso, con arreglo a las cuales se pronuncia la decisión adoptada. Esta garantía fundamental, de obtener de una decisión motivada tiene, en definitiva, una doble finalidad. Por una parte, busca que la Autoridad subordine sus decisiones a la ley, en términos tales que, éste tendrá el deber de enunciar las normas que le sirvieron de base para sustentar el fallo y la interpretación que conforme a ellas realizó el órgano del Estado pertinente. Y, por otra parte, implica sustraer a la Administración de cualquier tipo de razonamiento arbitrario. Así, esta proscripción a la arbitrariedad, tiene por efecto que los órganos jurisdiccionales deban exponer en sus decisiones las razones o fundamentos en forma clara, coherente y en congruencia a la situación fáctica objeto del pronunciamiento. Lo anteriormente descrito debe configurarse en la conjugación normativa generada entre los artículos 42, inciso 7, LOSMA y el artículo 9 del D.S. N° 30 de 2012.

Lo anterior es una garantía que para los administrados, pues el PDC posee una “baja densidad normativa [en] su regulación, [lo cual] otorga importantes márgenes de discrecionalidad a la autoridad, los que, mal aplicados, pueden generar ya sea la desnaturalización del instrumento o derechamente su desincentivo....[en ese sentido, su aprobación debe constar]...de decisiones motivadas, consistentes, y que aseguren su finalidad, esto es, el interés público comprometido en él”,<sup>21</sup> por lo cual el “control jurisdiccional de las decisiones de la SMA, realizado por los Tribunales Ambientales y la Corte Suprema”<sup>22</sup> son de gran relevancia para que la aplicación de este instrumento cumpla con los fines de interés público y cautele los bienes jurídicos implicados en él.

## **B. DEL PDC PRESENTADO POR LOS TITULARES IMPUTADOS Y APROBADO POR LA RESOLUCIÓN EXENTA N°12/ROL D-118-2021**

El Programa de Cumplimiento presentado por los Titulares imputados, Puerto Caldera S.A. y SERVIPORT LTDA, se resume en 15 acciones que pretenden hacer volver al cumplimiento a estas empresas. Estas se dividen en relación a los cargos de la siguiente manera:

<sup>20</sup> Op. Cit. HERVÉ; PLUMER. Pág. 38.

<sup>21</sup> Ibídem. Pág. 29.

<sup>22</sup> Ibídem. Pág. 30.



### **Cargo 1:**

- **Acción 1:** Renuncia a la RCA 121/2019 de la Comisión de Evaluación de la Región de Atacama, que calificó favorablemente el proyecto “Acopio y Embarque de Concentrado de Cobre y Muelle Punta Caleta”, del titular Puerto Caldera S.A.;
- **Acción 2:** Desarrollo e implementación de procedimiento de embarque ajustado a lo establecido en el artículo 11 del Reglamento para el Control de Contaminación Acuática, durante el proceso de embarque de mineral de hierro, incluyendo medida de control de emisiones durante el volteo de la carga en bodegas de las naves.
- **Acción 3:** Ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental el proyecto de “Acopio, traslado y embarque de mineral de hierro” y obtención de RCA favorable.
- **Acción 4:** Compensación de emisiones mediante la pavimentación de un tramo del camino público C-314, en una extensión de 310 metros.
- **Acción 5:** Elaboración e implementación de Protocolo para la recepción de material de acopio.

### **Cargo 2:**

- **Acción 6:** MP1. Implementar control de las fuentes de emisión de material particulado en canchas de acopio asociada a las pilas inactivas.
- **Acción 7:** MP5. Implementar muestreo y análisis de contenido de las Pilas de acopio de SERVIPORT.
- **Acción 8:** MP4. Medir con equipo emisiones fugitivas de material particulado, una vez instalado el nuevo cerco perimetral y la cobertura.
- **Acción 9:** MP2 Y MP3. Instalar cerco perimetral del proyecto de 10 metros de altura, que reduzca las emisiones y dispersión de material particulado en un 90%, y su correcta mantención. Contemplando que a la fecha del presente PDC el cerco perimetral se encuentra bajo reparaciones, a través de un procedimiento de mantenimiento conforme se señala en el Anexo 9.
- **Acción 10:** MP6. Presentar e Implementar Plan de Control de Emisiones de Material Particulado durante la operación del proyecto.
- **Acción 11:** MP7. Implementar Plan de Monitoreo de Emisiones y Parámetros Meteorológicos en zona con representación poblacional.
- **Acción 12:** Implementar medida de control de las emisiones fugitivas derivadas del tránsito de vehículos en caminos internos.
- **Acción 13:** Instalar mallas internas, que cumplan con el objetivo de dividir y delimitar las pilas, además de reducir la dispersión de emisiones producidas al interior del acopio.
- **Acción 14:** Informar a la Superintendencia del Medio Ambiente, los reportes y medios de verificación que acrediten la ejecución de las acciones comprometidas en el PDC a través de los sistemas digitales que la SMA disponga al efecto para implementar el SPDC.

**Acción 15:** Informar los reportes y medios de verificación que acrediten la ejecución de las acciones comprometidas en el PDC mediante oficina de partes de la SMA



En ese sentido, y en relación a los argumentos que a continuación expondremos, debemos señalar que el PDC aprobado por la SMA mediante la Res. Ex. N°12/ROL 118-2021 no se ajusta a la normativa vigente que ya hemos latamente citado, a saber, el artículo 42 de la LOSMA y el artículo 9 del D.S. N° 30 de 2012. Esta hipótesis la comprobaremos analizando las acciones que no cumplen con los criterios establecidos por la norma, especialmente los de eficacia y verificabilidad, y argumentando finalmente que en términos estructurales el Programa de Cumplimiento presentado por los infractores Puerto Caldera y SERVIPORT LTDA se encuentra realizado con la misión de que los titulares se aprovechen de su propia infracción.

#### **§4. DE LAS ACCIONES DEL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO Y LOS REQUISITOS Y CRITERIOS DE LOS ARTICULOS 42 DE LA LOSMA, Y 9 DEL D.S. N°30 DE 2012**

- A. Acción 1:** Renuncia a la RCA 121/2019 de la Comisión de Evaluación de la Región de Atacama, que calificó favorablemente el proyecto “Acopio y Embarque de Concentrado de Cobre y Muelle Punta Caleta”, del titular Puerto Caldera S.A.

La Resolución de Calificación Ambiental favorable N°121, de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Acopio y Embarque de Concentrado de Cobre y Muelle Punta Caleta”, fue dictada por la Comisión de Evaluación de la Región de Atacama con fecha 14 de Octubre de 2019. Posteriormente, y con fecha 27 de noviembre de 2019, fueron interpuestas diversas reclamaciones administrativas<sup>23</sup> del artículo 30bis de la Ley N°19.300, en orden a solicitar al Servicio de Evaluación Ambiental que el mencionado proyecto tenía bastantes deficiencias en su evaluación, y fundamentalmente que este debía ser ingresado por un Estudio de Impacto Ambiental, pues no justificaba debidamente la inexistencia de los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la misma Ley. Luego, y con fecha 02 de julio de 2020 la Dirección Ejecutiva del SEA rechazó los recursos considerando que la RCA N°121 se encontraba conforme a Derecho, esto es, que se había realizado una correcta evaluación del proyecto a través de una DIA.

Con fecha 12 de agosto de 2020 esta misma ONG ingresó reclamación judicial en el Primer Tribunal Ambiental de Antofagasta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 N° 6 de la ley N° 20.600 en contra de Resolución Exenta N°202099101432 que rechazó las reclamaciones administrativas antes mencionadas, generándose la causa R-37-2020, planteándose en ella deficiencias en aspectos trascendentales de la DIA, tales como la mala configuración de la línea de base, y que el Titular, Puerto Caldera S.A., no había descartado correctamente la generación de un riesgo para la salud de la población, en los términos del artículo 11, letra a), de la Ley N°19.300, pues no se había realizado una correcta evaluación

<sup>23</sup>

[https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientes.php?id\\_expediente=2145071690&idExpediente=2145071690](https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientes.php?id_expediente=2145071690&idExpediente=2145071690)



de las emisiones atmosféricas ni de las emisiones de ruido. En ese sentido, un aspecto controvertido respecto al primer punto decía relación con la ubicación de las estaciones de monitoreo y la representatividad de las muestras para la caracterización del área de influencia del proyecto. En ese sentido, tanto el Titular como el SEA insistían en que la metodología utilizada era la correcta y fundamentalmente que los datos tomados de las estaciones para material particulado se condecían con la normativa vigente al respecto.

Luego, y con fecha 9 de noviembre de 2020, se lleva a cabo la medida para mejor resolver del artículo 29 de la Ley N° 20.600 de inspección personal del tribunal, donde se pudieron constatar enorme vacíos en la evaluación ambiental del proyecto, especialmente respecto a los puntos controvertidos relativos a las emisiones atmosféricas y de ruido. A ese respecto, y como ejemplo de lo mencionado con anterioridad, en la visita se intentó verificar la existencia de las estaciones de monitoreo de calidad de aire cruciales para la evaluación del proyecto: Estación de Referencia MP10-MP2.5 y Estación Caldera Norte. Para sorpresa del Tribunal y como hecho constatado en la página 18 del Acta de Inspección personal, se constató que:

“No se observa Estación de calidad del aire de referencia MP10 y MP2.5 o evidencia de haber existido en el sector de inspección. No se observa Estación de calidad del aire Caldera Norte o evidencia de haber existido en el sector de inspección. Profesional de SRM de Salud precisa que no tiene información, antecedentes, data, tampoco se tienen registros de fiscalización, si es que alguna vez existieron las Estaciones de calidad del aire de Referencia MP10 y MP2.5, como Caldera Norte a que se aluden.”

Fue de esta manera como un aspecto crucial y determinante respecto a la evaluación de las emisiones atmosféricas, tal y como lo son la inexistencia de las estaciones de monitoreo, cuestión que es absolutamente necesaria para el descarte de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N°19.300, fue constatado por el Tribunal generándose un hecho indubitable que posteriormente resultó determinante para la sentencia que anuló la RCA N°121.

Cabe recordar que la inspección personal del tribunal fue realizada previamente al inicio del procedimiento sancionatorio ROL D-118-2021, es más, en el mismo momento en que se realizaba la diligencia, tanto Puerto Caldera S.A. como SERVIPORT LTDA se encontraban realizando las actividades de acopio y embarque de hierro por las cuales posteriormente se le formularían cargos, todo ello constatado con amplitud y detallado con imágenes en el acta de la inspección.

Posteriormente y con fecha 2 de febrero de 2021, la SMA dicta la Res. Ex. N°241, que ordenó las medidas previsionales pre-procedimentales a SERVIPORT LTDA del artículo 48, letras a) y f) de la LOSMA por el término de 15 días. Luego de ello y con fecha 16 de febrero de 2021, Puerto Caldera S.A. envía al Servicio de Evaluación Ambiental la renuncia de la RCA N°121/2019 respecto del proyecto “Acopio y Embarque de Concentrado de Cobre y Muelle Punta Caleta” en virtud de lo establecido en los artículos 42 de la Ley N°19.880 y del artículo 12 del Código Civil.



Tal y como consta en los autos rol R-37-2020 de este Ilustre Tribunal, a fojas 4797 y con fecha 05 de abril de 2021, el abogado de la Dirección Ejecutiva del SEA José Miguel Prado Ovalle comunicó sobre la presentación de renuncia del proyecto en el siguiente tenor: *“Que, este Servicio se pronunciará sobre la renuncia señalada una vez recibidos los antecedentes del organismo encargado de la fiscalización y sanción de proyectos aprobados mediante resoluciones de calificación ambiental, esto es, la Superintendencia de Medio Ambiente (enconcreto, respecto de la Res. Exenta N° 121/2019). Dicho pronunciamiento será comunicado a este Ilustrísimo Tribunal para los efectos pertinentes asociados al proceso de reclamación de autos, toda vez que la aceptación de dicha renuncia implicaría la pérdida de objeto de la litis.”* Lo anterior se encontraba motivado por el oficio ordinario N°2021031027 de fecha 26 de febrero de 2021 que rola a fojas 4801 de los mismo autos, donde el Director (s) del SEA Atacama, José Escobar Serrano, se comunicó con la SMA Región de Atacama *“con el fin de dar una respuesta fundada técnica y jurídicamente a la solicitud de renuncia...solicitando...comprobar en terreno el hecho de no haberse ejecutado parte y/o fase alguna del Proyecto y la no existencia de procedimientos de fiscalización y/o sanción ni medidas provisionales aplicadas al mismo, debiendo verificar igualmente el cumplimiento y/o verificación de cualquier otra obligación, condición o exigencia que se derive de la Res. Ex. N°121/2019...”*.

Sin perjuicio de lo anterior, **la confirmación de la renuncia por parte de la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Atacama a través de una resolución de dicho servicio nunca fue presentada en aquellos autos, dictándose con fecha 06 de abril de 2021 la sentencia que anula la RCA N°121/2019 de la COEVA de Atacama, ordenándose al Titular reingresar su proyecto al SEIA por la vía de un Estudio de Impacto Ambiental, la cual quedó firme y ejecutoriada con fecha 04 de mayo de 2021.**

A mayor abundamiento, **no consta ni en el Programa de Cumplimiento ni en los fundamentos de la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021 la existencia de alguna resolución del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Atacama aceptando la renuncia** del Titular Puerto Caldera S.A. respecto de la RCA N°121/2019. En ese sentido, en el considerando 71 de la resolución impugnada en este acto la SMA se refiere en estos términos respecto a la renuncia: *“En lo referido a la renuncia de la RCA N°121/2019, es necesario considerar que su presentación fue efectuada antes que el Ilustre Primer Tribunal Ambiental acogiera la reclamación presentada por la ONG Atacama Limpia, y se encuentra asociada al acopio y embarque de concentrado de cobre. En este sentido, su inclusión en el plan de acciones sirve para ilustrar y reforzar que las empresas no perseverarán en dicho proyecto concentrándose únicamente en el ingreso al SEIA del proyecto “acopio, traslado y embarque de mineral de hierro”, haciendo mención sólo respecto a la presentación de la misma pero nunca a la resolución de aceptación de la misma por parte del Servicio de Evaluación Ambiental.*

Es así como esta acción carece de toda eficacia y verificabilidad, pues difícilmente el Titular Puerto Caldera S.A. haya podido desprenderse de los derechos y obligaciones derivados de



la RCA N°121/2019 sin una resolución anterior a la sentencia de este Ilustrísimo Tribunal Ambiental, todo ello también en virtud de los principios de preclusión y desasimiento.

**B. Acción 2:** Desarrollo e implementación de procedimiento de embarque ajustado a lo establecido en el artículo 11 del Reglamento para el Control de Contaminación Acuática, durante el proceso de embarque de mineral de hierro, incluyendo medida de control de emisiones durante el volteo de la carga en bodegas de las naves.

El artículo 11 del Reglamento para el control de la Contaminación Acuática establece que: *“Cuando se ejecuten faenas de embarque o desembarque de materiales sólidos que se transporten a granel, se colocará entre la nave y el muelle o entre la nave y las embarcaciones que efectúen la carga o descarga, una planchada o encerado resistente de forma que impida la caída al agua del material desprendido durante la ejecución de la faena”.*

Cabe destacar que las actividades que ejecutan Puerto Caldera S.A. y SERVIPORT LTDA para este punto específico dicen relación con el embarque de naves de 60.000 TGR con graneles de minerales de hierro varias veces durante el año, cuestión que hipotéticamente ocurriría mientras no se esté embarcando masivamente frutas.

En este orden de ideas, es necesario mencionar el ordinario N°180972 de 05 de julio de 2018 que “Imparte instrucciones en relación al concepto de “impacto ambiental” y “riesgo” en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Respecto a este último concepto se establece que: *“De la lectura de las disposiciones del RSEIA que hacen tales referencias, se desprende que la palabra “riesgo” se identifica con el “peligro”, tal como lo hace la RAE, y en algunos pasajes precisos, el concepto “riesgo” se asocia de manera implícita a las consecuencias potencialmente negativas derivadas de un “peligro” y del grado de exposición o “vulnerabilidad”. De manera que, en nuestro contexto legal actual, se identifica “riesgo” con los “peligros”, es decir, con los eventos o contingencias, con independencia de la vulnerabilidad o grado de exposición. En otros casos, se considera el “peligro” y, además, la “vulnerabilidad” (“peligro” + “vulnerabilidad”), como podría ocurrir a propósito de la aplicación del artículo 103 del RSEIA... y respecto de las medidas de control de “riesgos a la comunidad” que estén asociadas a la calificación industrial de un establecimiento; todo ello según corresponda, derivado de un análisis que debe realizarse caso a caso”.*

De lo expuesto más arriba por los Titulares y convalidado por la SMA en la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021, se deduce que el único riesgo asociado al embarque masivo de graneles de hierro en buques de 60.000 TGR sería el generado por el potencial vertimiento de “restos” o “residuos” de minerales al mar en el momento en el cual la batea es tomada por la grúa del buque y vertida en las bodegas del mismo, **no considerando para el embarque de mineral de hierro el número de arribos, carguío y zarpe de buques, con sus respectivas maniobras, lo cual puede traer como consecuencia el derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas**, cuestión que se encuentra regulada por la Ley de Navegación establecida en el Decreto Ley N.º 2.222/1978 del Ministerio de Defensa



Nacional. De igual manera, tampoco considera el número de buques o naves que arribarían en los embarques masivos de frutas de la temporada diciembre-marzo.

En el documento titulado “Análisis y estimación de posibles efectos ambientales – Cargos N°1 y N°2, Resolución Exenta N°1/ROL D-118-2021” adjuntado al Programa de Cumplimiento, específicamente en la página 19, se encuentra el apartado denominado “Aspectos asociados al medio Marino: Contaminación del Medio Marino”. En ese contexto el documento establece que *“Las principales fuentes terrestres de esta contaminación marina, las constituyen las aguas residuales de origen doméstico no tratadas, la descarga de aguas residuales procedentes de actividades mineras y procesamiento de harina de pescado, la escorrentía de nutrientes agrícolas, a través de los ríos, entre otras. Adicionalmente las principales fuentes oceánicas de contaminación marina incluyen, los derrames de petróleo y la piscicultura (OCDE, 2005).”*

Como conclusión respecto a esta acción, creemos que no considerar efectos asociados al atraque de buques de carga y los riesgos que puedan desprenderse de las maniobras que se ejecuten, los que podrían derivar en el vertimiento de hidrocarburos es del todo improcedente, más aún considerando que el muelle fue construido para el embarque masivo de frutas hacia naves de 30.000 TGR y no para la operación de buques de 60.000 TGR, según lo indica la primera concesión marítima entregada en el año 1988.

**C. Acción 3:** Ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental el proyecto de “Acopio, traslado y embarque de mineral de hierro” y obtención de RCA favorable.

Debemos partir de la base que según el inciso primero del artículo 8 de la Ley N°19.300, **“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.”**. En ese sentido y en relación con la formulación de cargos, las actividades que desarrollan los titulares imputados son de las que menciona el artículo 10 de la LBGMA, en su literal f), esto es *Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos, y no existiendo una evaluación de impacto ambiental, resulta imposible y contradictorio que la SMA convalide acciones de un Programa de Cumplimiento orientadas a la disminución del riesgo a modo de evaluación ambiental completa, y más aún, le otorgue a esta misma el carácter de RCA favorable.*

Otra cuestión indispensable señalar, es sobre si resulta acorde al criterio de eficacia, y conforme a los criterios de aprobación y de rechazo contenidos en el DS N° 30 de 2012 y la Guía para la presentación de programas de cumplimiento de 2018, de la SMA, que el cargo de fraccionamiento integre como medidas la renuncia a la RCA 121/2019 y, especialmente, el ingreso al SEIA del proyecto de “Acopio, traslado y embarque de mineral de hierro”.

El criterio de eficacia es un criterio complejo de evaluar, pero a la vez esencial para determinar si las acciones y metas que son propuestas en el PDC, aseguran realmente el cumplimiento de la normativa ambiental infringida, que permita eliminar, contener y reducir los efectos que los hechos infraccionales producen. En tal medida, resulta imprescindible la incorporación del hecho infraccional, como de los efectos que éstos producen. Si bien es cierto, se reconoce un ámbito de discrecionalidad para la autoridad -en este caso la SMA- para evaluar la inclusión de los efectos de los hechos infraccionales, **queda de manifiesto que los estándares normativos para evaluar**



**los efectos tanto al componente atmosférico, suelo y medio marino, resultan deficientes para comprender y hacerse cargo de todos los efectos que el funcionamiento ilegal de esta actividad ha conllevado.**

A mayor abundamiento, resulta trascendental analizar la limitación dispuesta en el art. 9 inciso final del reglamento para la aprobación de los PdC, que señala: “*En ningún caso se aprobarán programas de cumplimiento por medio de los cuales el infractor intente eludir su responsabilidad, aprovecharse de su infracción, o bien, que sean manifestamente dilatorios*”. En el caso concreto, esta limitación refuerza la falta de eficacia de la acción, puesto que las medidas que son propuestas para volver al cumplimiento ambiental en relación al cargo N° 1, esto es el fraccionamiento de las actividades para efectos de eludir su ingreso obligatorio al SEIA y -en ese contexto- la generación de emisiones y efectos adversos a distintos componentes del medio ambiente, sería una aliciente para que el titular de las actividades no se haga cargo de los efectos que ya se han constatado en el área de influencia. La pregunta que surge aquí es ¿cómo la actividad puede volver al cumplimiento de la normativa ambiental, si siempre se encontró funcionando con sendas respuestas a solicitudes de pertinencia? ¿cómo esta medida posibilita asegurar, de manera eficaz, que se pueda levantar correctamente la línea de base del área de influencia, cuando ésta ya se encuentra intervenida de manera ilegal?

Así entones, resulta contrario a la limitación del inciso final del artículo 9 la procedencia de dicha acción, puesto que permitiría a las empresas Puerto Caldera y SERVIPORT, eludir su responsabilidad por la infracción ambiental y, adempás, permitir el funcionamiento durante la ejecución del PDC y de la evaluación de impacto ambiental, sin asegurar estándares técnicos de evaluación necesarios y exigentes, de manera previa a la ejecución de las actividades, para dar estricto cumplimiento al principio preventivo que orienta toda la evaluación de impactos ambientales.

De tal manera, estamos parcialmente de acuerdo con lo planteado por la Superintendencia particularmente en el considerando N° 40 de la Res. Ex. N° 12/D-118-2021 de julio del presente año, en cuanto a la forma en que debe considerarse el ingreso al SEIA como meta o medida para volver al cumplimiento de la normativa ambiental. Estamos conforme que, en el caso de que sea posible considerar como eficiente la medida propuesta de evaluación de impactos ambientales de la actividad en el SEIA, ésta sea ingresado considerando la actividad de transporte y embarque del concentrado de hierro, así como los efectos sinérgicos y acumulativos.

Sin perjuicio de lo anterior, aun cabe preguntarse si, inclusive en la hipótesis en las que se incluyan todas las actividades y efectos sinérgicos y acumulativos, el ingreso al SEIA de la actividad resulta una acción eficiente para el cumplimiento de la normativa ambiental. **Esta parte estima que dicha acción no permite hacerse cargo ni asegurar el cumplimiento de la normativa infringida, ya que no se contempla la posibilidad de que se asuma la eliminación, contención y reducción de todos los efectos adversos generados por la infracción, por cuanto ha operado sin las autorizaciones ambientales procedentes durante muchísimo tiempo.** El peligro de la ineficacia de la acción es que, por medio de la evaluación, y con una línea de base en las condiciones actuales, no es posible asegurar la



medición e incorporación de las características de los componentes ambientales en el área de influencia, y consecuentemente, se hace imposible determinar la línea de base previo a la operación de la actividad, lo que impide el cumplimiento del principio preventivo en el rol de la evaluación de impactos ambientales.

Este criterio ha sido corroborado por la doctrina y la jurisprudencia nacional. En tal sentido, Hervé y Plumer<sup>24</sup> refieren a los criterios negativos conducentes al rechazo del PDC y su finalidad preventiva y protectora del medio ambiente como verdaderos criterios rectores en la evaluación del PDC. Explícitamente señalan que nos encontraríamos en hipótesis de aplicar dichos criterios en “*los casos de infracciones por elusión al SEIA en que se propone, en el marco del PDC, continuar con la actividad mientras ésta se evalúa ambientalmente [...] Los criterios negativos, junto al criterio de eficacia, son centrales para garantizar que el PDC no se desvíe de su finalidad, esto es, del interés público que debe siempre priorizar*”.

Así mismo, el voto de minoría de la Sentencia de causa Rol N°88.948- 2016 de la Excmo. Corte Suprema, se señala al respecto: “*3º Que, sin embargo, la proposición de un plan de cumplimiento no libera, no autoriza y no permite que las infracciones se sigan cometiendo; ello, por una parte, atentaría contra la finalidad preventiva y protectora del medio ambiente antes reseñada y, por otra, configuraría una forma de co-autoría de futuras infracciones entre el titular del proyecto y la autoridad. En efecto, prueba de ello es que la Administración goza de facultades que incluso permiten, en el intertanto, la paralización del proyecto infractor, de lo que se sigue que el plan de cumplimiento nunca puede importar una especie de permiso para seguir perpetrando transgresiones a la normativa ambiental*”.

Así también, se pronuncia este Ilustre Primer Tribunal Ambiental en causa Rol N° R-4-2018, al indicar en su considerando trigésimo tercero que “*Aceptar una acción de este tipo, en una etapa esencialmente provisoria de un proyecto [...], conllevaría avalar que la persistencia de una infracción que genera efectos negativos, se puede eximir de sanción alguna, lo que se desvía totalmente de los fines para los que fue concebida la herramienta del PDC, que es justamente volver al cumplimiento de la normativa ambiental, y contener, minimizar y reducir, los efectos negativos derivados de una determinada infracción*”.

La justificación de la SMA para aceptar esta acción como procedente para establecerla conforme a los fines y normativa que regulan el PDC dice relación con jurisprudencia administrativa emanada por la CGR pero no que no es totalmente clara en relación a convalidar el funcionamiento de un proyecto mientras el mismo se evalúa. Lo anterior se encuentra detallado en el considerando 69 de la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021 en los siguientes términos: “*es ilustrativo recurrir a lo resuelto por Contraloría General de la República en Dictamen N°18.602, de 2017, donde señala que “la regla general y lo esperado es que el SEIA opere antes de la ejecución de los proyecto o actividades que se encuentre en las hipótesis detalladas en el mencionado artículo 10 de la ley N° 19.300. No obstante, ello no implica que los titulares de tales proyectos o actividades queden relevados de su*

---

<sup>24</sup> Op. Cit. HERVÉ; PLUMER. Pág. 38.



obligación de obtener la respectiva RCA favorable, en el evento que no los sometan al SEIA previo a su ejecución. En efecto, nuestro ordenamiento contempla mecanismos para que dichos proyectos o actividades en situación irregular igualmente sean ingresados al anotado procedimiento, de modo que la autoridad estatal cuente con una evaluación de los impactos ambientales que son susceptibles de generar, a fin de controlarlos y de brindar la debida protección al medio ambiente y al derecho constitucional antes referido". Así, queda meridianamente claro que el ingreso al SEIA es una acción eficaz para volver al estado de cumplimiento normativo y que la determinación de la línea de base es una materia entregada a conocimiento y resolución del SEA, quien ante la ausencia de información relevante o esencial para la evaluación ambiental, podrá poner término al procedimiento".

Es importante hacer mención que la acción completa no consiste sólo en el ingreso al SEIA, sino que también esta contempla la obtención de una RCA favorable, cuestión no se configura como una acción, sino más bien como una condición. A ese respecto, las condiciones están genéricamente descritas en el Derecho como "hechos futuros e inciertos del cual depende el nacimiento o extinción de un derecho u obligación". En ese sentido y por sus particularidades, las condiciones pueden también resultar fallidas, cuestión que iría en contra de los criterios de eficacia y verificabilidad de la acción presentada por los Titulares imputados.

**D. Deficiencias metodológicas en la determinación de los potenciales efectos en la calidad del aire debido a los hechos infraccionales, y su influencia en las acciones números:**

- **4: Compensación de emisiones mediante la pavimentación de un tramo del camino público C-314, en una extensión de 310 metros lineales;**
- **6: Implementar control de las fuentes de emisión de material particulado en canchas de acopio asociada a las pilas Inactivas;**
- **9: Instalar cerco perimetral del proyecto de 10 metros de altura, que reduzca la emisiones y dispersión de material particulado en un 90%, y su correcta mantención. Contemplando que a la fecha del presente PDC el cerco perimetral se encuentra bajo reparaciones, a través de un procedimiento de mantenimiento conforme se señala en el Anexo 9;**
- **10: Presentar e Implementar Plan de Control de Emisiones de Material Particulado durante la operación del proyecto;**
- **11: Implementar Plan de Monitoreo de Emisiones y Parámetros Meteorológicos en zona con representación poblacional;**
- **12: Implementar medida de control de las emisiones fugitivas derivadas del tránsito de vehículos en caminos internos.**

La Res. Ex. N°12/ROL D-118-202, establece en los considerandos 27 y 28 lo siguiente:



**27.** Para el cargo N° 1 y 2, las empresas indican que “*los efectos asociadas a los hechos infraccionales estarían asociados a las emisiones atmosféricas derivadas de proceso de carga y embarque de mineral de hierro*”.

**28.** En este sentido, en la minuta de efectos –acompañada en el Anexo N° 1 del PdC refundido – se indica que “*el objeto de protección de las exigencias consideradas infringidas es el componente ambiental aire, en cuanto su calidad, debido a la generación de emisiones atmosféricas no controladas producto de las actividades de acopio y transporte de minerales*”. Así, respecto a la metodología utilizada para la evaluación de efectos señala **que realizó una estimación mediante inventario y un análisis cuantitativo respecto a posibles superaciones**, utilizando datos de una estación de monitoreo cercana, datos exigidos por esta Superintendencia e incorporando antecedentes asociados a la normativa considerada infringida y las brechas detectadas en las actividades de fiscalización ambiental.

A ese respecto, podemos decir que la función del inventario de emisiones dice relación en el ingreso de los valores para la generación del modelo de dispersión. Tiene como misión, entonces, aportar de manera lo más detallada posible con las emisiones del proceso a ser modelado, para realizar las estimaciones de calidad de aire, es decir, la determinación sobre cuánto aportará cada fuente a la composición del aire en una ubicación señalada.

En este aspecto, el **Programa de Cumplimiento no trae en sus anexos el inventario de emisiones ni identifica para la caracterización de los efectos la totalidad de las fuentes de emisión, ni menos las caracteriza**. De igual forma, no son calculados lo gases contaminantes de la actividad como el caso de equipos de transporte y maquinarias para CO, HC, NOx, por ejemplo, sin mencionar que no se realizan los cálculo según los estándares de las guías el MP2,5. En ese sentido, es precisamente la descripción detallada de los equipos utilizados en las faenas y sus características como tonelaje, año (Normas EUROS), potencia (HP), lo que determina la emisión de cada equipo; así también, para maquinaria pesada, la distancia que recorre y el tipo de trabajo que realiza.

A mayor abundamiento, la determinación de emisiones al estar construida en base a las etapas, previa, presente y futura, que podrían ser equivalente a construcción, operación y cierre, no se observan esos cálculos en las emisiones, toda vez que no está definido la forma de cierre y tampoco como hicieron la construcción de la faena. Es por lo anterior que los antecedentes presentados como previos, presentes y futuro, difícilmente pueden ser calculados. Pudiendo únicamente calcular las variaciones de producción que no necesariamente podrían ser mayores, es decir, se mantiene en el presente de la etapa del proyecto, falta el cierre, exigido tanto por el SEIA y por el Sernageomin en el caso de considerarse operación minera.

Por otra parte, se observa un **uso subvalorado de algunos indicadores**, por ejemplo, en el escenario previo para el caso de MP10, en los antecedentes anexos del PDC en su última versión en el “Anexo1-Minuta Efectos” se encuentra el archivo “MP10 Inventario de emisiones y resultados modelaciones SCREEN3” en formato Excel, en sus libros E. Previo,



E. Actual y E. Futuro, se observa para el tránsito de vehículos pesados por caminos NO pavimentados el factor W(ton), tal y como se muestra en la tabla.

TRÁNSITO DE VEHÍCULOS PESADOS POR CAMINOS NO PAVIMENTADOS			
Longitud camino (km)	0,65	Parámetros	Valor
Camiones por día	54,00	K	1,5
Días período	184	S (%)	7,1
		W (Ton)	8
		F <sub>e</sub> (g/km)	428,440
		N <sub>a</sub> (km/día)	35,10
		E <sub>a</sub> (%)	18,8%
		E (t/esc)	2,25

El caso a observar es que el valor de W(ton) en la formula corresponde al peso promedio del flujo total de la flota que circula por las vías en toneladas, el cual se consideró de 8 toneladas, cuando este valor corresponde a un peso de un camión de tamaño mediano, dado que se ha considerado un solo tipo de equipo, que habitualmente no se usa en este tipo de actividades, y mayor aún es el error, ya que el peso promedio, es con equipo cargado y vacío, es decir, para el caso de un equipo de 8 toneladas que se carguen, por ejemplo, 10 toneladas, se habla de un equipo de que debería tener como peso promedio, para valores de 8 y 18, por ejemplo, un valor de 13 toneladas en el caso de la misma distancia de recorrido de ida y vuelta.

El uso habitual de este tipo de carguío es para equipos que efectivamente cargan entre 40.000 y 45.000 kilos para cumplir norma de carreteras y un equipo con este tipo de tolvas puede tener un peso de 12.000 kilos para una tolva de 8 metros cúbicos que por la densidad del material de alrededor de 5 perfectamente podría tener una carga cercana a los 40.000 kilos, que para este ejemplo del informe, hablamos de un peso promedio de  $(12+40)/2$ , que da un valor de 26 u otro valor cercano. **Lo anterior tiene como resultado que estos valores son muy subvalorados en los cálculos en relación a las actividades que se realizarán.**

Esta situación se repite para los tres escenarios teniendo una disminución proporcional a los factores, es decir, un valor de casi un tercio menor a lo esperado. En ambos casos sector acopio y embarque, consideran una distancia de 0,65 kilómetros de transporte. Lo que claramente circumscribe el proyecto y sus emisiones al acopio.

Con los antecedentes anteriores, es que se elabora el modelamiento de dispersión con el software Screen 3, el que no tendrá una alimentación correcta para su modelamiento, ya que, en estimación de sus emisiones, se observa que faltan equipos para el cálculo y factores de estimación no usados de forma correcta.



Por otro parte, se usa como EMCA la estación ubicada al noreste de las instalaciones, a una distancia aproximada de 1800 metros del lugar, es decir, muy por sobre la distancia de 0,65 kilómetros que asignan al recorrido de los camiones en el traslado interno de los ganeles de hierro y pensando que el receptor de mayor cercanía se encuentra a 100 metros aproximadamente, que es precisamente donde se inicia la ciudad y por tanto la dificultad por la geometría presente y en el techo en el cual se ubica puede generar una ausencia de lecturas fidedignas para esta modelo. A lo anterior, en el informe de minuta de efectos los Titulares señalan claramente que los vientos predominantes son en dirección SUR-OESTE, como lo señala la figura, es decir, claramente no es una estación válida para este modelamiento.

Respecto a los receptores, tenemos que la Resolución N°241 de 02 de febrero de 2021 de la SMA, que ordenó las medidas provisionales pre-procedimentales a SERVIPORT LTDA, establece en el considerando 20 que:

**20.** Para estimar el daño inminente que la dispersión de material particulado genera para la salud de la población, se han considerado, en forma principal, tres sectores ubicados en área de influencia del Puerto Muelle Punta Caleta, el cual se encuentra a solo 600 metros del proyecto “Cancha de Acopio de Minerales”. Para determinar esos receptores, se utilizaron los datos de la caracterización del medio humano de la DIA del proyecto “Acopio y embarque de concentrado de cobre en Muelle Punta Caleta de Puerto Caldera S.A.”...en ese sentido, se puede razonablemente concluir que, al menos esos tres sectores deben ser considerados para estimar los impactos de la dispersión de emisiones proveniente de las actividades en torno al acopio en las instalaciones de SERVIPORT y el transporte de mineral de hierro desde la cancha al



Fuente: Minuta de efectos Cargos N°1 y N°2. Pág. 32.



Puerto Muelle Punta Caleta. Ahora bien, en un escenario más preventivo, es decir, aplicando un búfer de 500 metros para determinar el área de influencia del proyecto “Cancha de Acopio de Minerales”, se pueden considerar además 30 receptores, directos e indirectos, expuestos a las emisiones del acopio, todos ubicados en una distancia entre 190 y 350 metros del proyecto...”.

Sin perjuicio de lo anterior, en la minuta de Análisis y estimación de posibles efectos ambientales – Cargos N°1 y N°2, en la página 32 de dicho documentos, los Titulares sólo reconocen una cantidad de 4 receptores habitacionales identificados, contrariando la recomendación establecida por la SMA.

En el mismo sentido, tenemos que la minuta de efectos no considera el ruido como un efecto generado por las faenas de acopio, transporte y embarque, lo cual es llamativo, principalmente respecto a la masividad de las actividades, pues se trata de la carga y descarga, sumado el embarque, de 150.000 toneladas con decenas de camiones transitando, maquinaria pesada de carga y descarga, más las emisiones de ruido generadas por los buques graneleros.

Todos los argumentos expuestos precedentemente tienen la relevancia de poner en incertidumbre científica las acciones realizadas por los Titulares en función de hacerse cargo de los efectos generados por el funcionamiento sin RCA de un Puerto de Embarque de Minerales de Hierro, todo ello en relación al criterio de eficacia. Ahondando en eso último, tenemos que el criterio de eficacia dispuesto en la letra b) del artículo 9 del D.S. N°30 de 2012, implica que un PDC es eficaz cuando las acciones y metas de programa aseguran el cumplimiento de la normativa ambiental infringida, así como elimina, contiene y reduce los efectos de los hechos que constituyen infracción. Así el infractor no solo tiene una obligación de volver al cumplimiento ambiental, sino que, conjuntamente con ello, debe hacerse cargo de los efectos de las infracciones cometidas, ya sea conteniéndolos, reduciéndolos o eliminándolos.<sup>25</sup> En ese sentido, estas inconsistencias metodológicas que presenta el Programa de Cumplimiento darían a entender que la contención de los efectos sobre los componentes del medio ambiente son inciertos, cuestión que iría no sólo en contra del criterio de eficacia, sino también atentaría con el criterio de verificabilidad del literal c) del artículo 9 del D.S. N°30 de 2012.

---

<sup>25</sup> Op. Cit. HERVÉ; PLUMER. Pág. 36.



- E. La aprobación del PDC por parte de la SMA se basa en el incumplimiento de los criterios negativos del artículo 9 del D.S. N°30 de 2012 ya que el titular Puerto Caldera S.A. a través del mismo se aprovecha de su infracción en relación a la actividad de embarque masivo de frutas

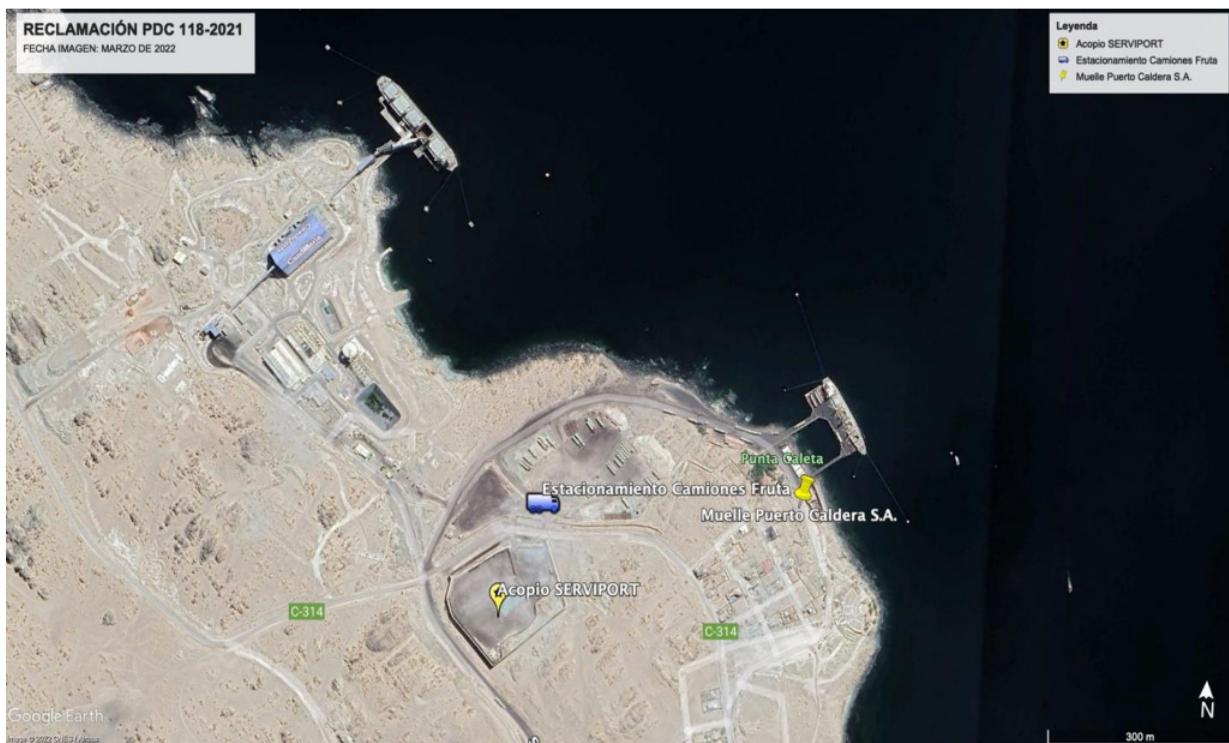


Foto satelital de Google Earth de fecha marzo de 2022, donde se aprecian las actividades de embarque masivo de frutas.

Con fecha 11 de febrero de 2022 se verificó la medida para mejor resolver de Inspección Personal del Tribunal en el contexto de la causa ROL R-55-2021 caratulada “ONG ATACAMA LIMPIA CON SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE” radicada en este Primer Tribunal Ambiental de Antofagasta. A fojas 5005 o página 3 del acta de inspección, la abogada de Puerto Caldera S.A., la Sra. María Karina Guggiana *“hace la prevención de que en el puerto actualmente se está embarcando fruta, encontrándose una cantidad de 80 camiones a la espera de ingresar al muelle para la descarga de fruta, razón por la cual indica que no se podrá ingresar al muelle a través de la Parada 5, sugiriendo ingresar por la entrada principal de Puerto Caldera.”* Tal hecho es constatado en terreno tanto por los integrantes de este ilustrísimo Tribunal, como también por los integrantes de la SMA, especialmente por el abogado del ente fiscalizador, Benjamín Muhr Altamirano. Avanzada la gestión y específicamente en la parada 4, en palabras textuales del acta antes mencionada se constata el siguiente hecho: *“Se observa gran cantidad de camiones estacionados y se escucha ruido que estaría asociado a generadores y al sistema de refrigeración interna.”* Lo anterior fue mencionado más arriba por la abogada de Puerto Caldera S.A., y fue confirmado con menor exactitud por el Sr. Jorge Carle, responsable de



operaciones de ambos Titulares imputados, quien “*indica que lo que se escucha son los generadores para mantener el frío en los camiones. El nivel de ruido observado es alto, porque en el lugar habría unos 60 camiones, lo que no es el caso usual.*”  
<sup>26</sup>

Ahora y respecto a la temporalidad de las actividades de embarque masivo de frutas, como hemos expuesto a lo largo de esta reclamación, estas se ejecutan aproximadamente entre el período diciembre-marzo, por lo cual representan temporalmente aproximadamente un tercio de las actividades anuales ejecutadas por Puerto Caldera S.A., cuestión de gran relevancia porque esto incluye flujos de camiones, emisiones de material particulado, emisiones de ruido y riesgos asociados al manejo de buques de carga de carácterística especiales no contemplados en el actual PDC aprobado por la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021. En ese sentido, creemos que al momento de la formulación de cargos a los Titulares indicados en este procedimiento, debieron haber utilizado la herramienta de la autodenuncia establecida en el artículo 41 de la LOSMA y en los artículos 13, 14 y 15 del D.S. N°30 de 2012, pues se cumplían todos los presupuestos legales para incluir en este PDC la totalidad de las actividades portuarias realizadas, esto es, el acopio y embarque masivo de graneles de hierro y el embarque masivo de frutas, haciéndose cargo de todos los efectos reales generados por ambas actividades.

De igual forma, y en virtud de lo establecido en el artículo 3, letra u) de la LOSMA, la SMA en el uso de sus facultades, debió haber asistido correctamente a ambas empresas incitándolos a realizar una autodenuncia, especialmente después de haber constatado en terreno la ejecución de actividades de embarque masivo de frutas; es más, en uso de sus mismas facultades el organismo sancionador debió incluso haber reformulado cargos, ampliándolos, o en su defecto haber iniciado de oficio un nuevo procedimiento sancionatorio.

En ese sentido, creemos que los Titulares Puerto Caldera S.A. y SERVIPORT al no utilizar las herramientas legales establecidas para someter la totalidad de sus operaciones portuarias al imperio de Derecho, y declarar y aceptar a través del Programa de Cumplimiento solo un tercio de las actividades que realiza en el año, cuestión que habría resultado del todo idónea en términos de economía procesal, cae en la hipótesis del inciso segundo del artículo 9 del D.S. N°30 de 2012, esto es, obtener un PDC a través del cual los infractores se aprovechan de su propia infracción. Lo anterior fue realizado con el objetivo de generar un manto de legalidad aparente catalizado a través de la dictación de la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021, donde formalmente este puerto ilegal funciona bajo la mirada de la SMA sólo en los meses de abril a noviembre dejando fuera de nuestro sistema jurídico ambiental gran parte de sus actividades anuales.

---

<sup>26</sup> Acta de Inspección Personal del Tribunal, Causa Rol R-55-2021. Pág. 16.



**F. La aprobación del PDC y la realización de obras de carácter portuario contradice el Derecho Público en relación a lo establecido en el artículo 25 bis de la Ley N°19.300.**

Para este punto es necesario mencionar lo que establece el artículo 25 bis de la Ley N°19.300:

**25 bis:** Las Direcciones de Obras Municipales no podrán otorgar la recepción definitiva si los proyectos o actividades a los que se refiere el artículo 10 no acreditan haber obtenido una resolución de calificación ambiental favorable.

Cabe destacar que varias de las acciones del PDC incluyen la confección de infraestructura que tienen como misión la contención de los posibles efectos negativos derivados del manejo de un acopio y embarque de hierro sin RCA de 150.000 toneladas. En ese sentido, la acción 9 relativa a las medidas provisionales 2 y 3 consiste en Instalar cerco perimetral del proyecto de 10 metros de altura, que reduzca la emisiones y dispersión de material particulado en un 90%, y su correcta mantención. Contemplando que a la fecha del presente PDC el cerco perimetral se encuentra bajo reparaciones, a través de un procedimiento de mantenimiento conforme se señala en el Anexo 9. Es en ese mismo anexo donde se encuentra el documento “Minuta complementaria PDC Puerto Caldera Acción N°9”, donde se destaca que en la implementación de la medida se ha contemplado la actividad consistente en una autorización municipal relativa al permiso de edificación y recepción final de obras<sup>27</sup>.

Es necesario recordar para estos efectos que uno de los cargos que se le imputan las empresas dice relación con el Fraccionamiento del proyecto, el cual contempla, a lo menos, actividades de acopio y embarque de concentrado de cobre; acopio, transporte y embarque de hierro, por parte de Puerto Caldera S.A. y SERVIPORT, sociedades relacionadas, con generación de emisiones atmosféricas, lo cual considera la infracción de los artículos 8 [*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*]; y 10, literal f) [*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... f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos*], de la Ley N°19.300, y el artículo 3 literal f) [*Tipos de proyectos o actividades. 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...f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos. f.1. Se entenderá por puerto al conjunto de espacios terrestres, infraestructura e instalaciones, así como aquellas áreas marítimas, fluviales o lacustres de entrada, salida, atraque, desatraque y permanencia de naves mayores, todos ellos destinados a la prestación de servicios para la actividad comercial y/o productiva, excluyendo aquellos cuyo fin sea únicamente la conectividad interna del territorio*] del RSEIA.

Siguiendo con lo expuesto, en la página 14 del documento antes citado, se señala en el numeral 2 de la tabla allí confeccionada que la autorización Municipal (Permiso de edificación y recepción final de obras) ya se encuentra realizada, todo ello en virtud del

<sup>27</sup> Anexo 9, PDC, Minuta complementaria PDC Puerto Caldera Acción N°9



Decreto Alcaldicio N°1798 de fecha 29 de junio de 2021. Sin perjuicio de ello,

llama la atención que habiendo norma expresa prohibitiva establecida en la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente los Titulares y el la Ilustre Municipalidad de Caldera hayan actuado contrarios al Derecho Público, pues al momento de otorgarse el permiso y la recepción final no había RCA vigente para ninguna de las empresas imputadas, ni tampoco se había aprobado el PDC que mediante esta reclamación se intenta anular, considerando además que este último instrumento no es autorización ni permiso para operar alguna de las actividades contempladas en el artículo 10 de la Ley N°19.300.

**POR TANTO**, en virtud de los argumentos de Hecho y Derecho que hemos desarrollado en estas páginas, solicito a este Ilustre Primer Tribunal Ambiental de Antofagasta, dejar sin efecto la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021 que aprueba el Programa de Cumplimiento y suspende el procedimiento sancionatorio en contra de Puerto Caldera S.A. y Servicios Portuarios del Pacífico Limitada, con la finalidad de que el procedimiento siga su curso conforme a lo establecido en el artículo 42 de la LOSMA con tal que la SMA aplique la sanción correspondiente por ser contraria a derecho, especialmente en el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 9 del D.S. N°30 de 2012, ya que el PDC aprobado no cumple con los criterios positivos de eficacia y verificabilidad, y es contrario a los criterios negativos establecidos en el inciso segundo de la misma norma, en orden a que los Titulares a través del presente instrumento se aprovechan de su propia infracción, resolución que en definitiva es contraria a derecho todo ello en virtud de las razones anteriormente expuestas.



## PRIMER OTROSI: SOLICITA MEDIDA CAUTELAR CONSERVATIVA DEL ARTICULO 24 DE LA LEY 20.600

Con la finalidad de asegurar la pretensión de esta reclamación judicial, solicitamos a este Ilustre Tribunal decretar como medida cautelar conservativa en relación al artículo 24 de la Ley N°20.600, la suspensión de los efectos de la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021 dictada por la Superintendencia del Medio Ambiente, pues entendemos que aquella resolución no se ajusta a Derecho y convalida las infracciones cometidas por los Titulares en orden a permitir el funcionamiento de un Puerto de embarque de frutas y minerales a través de un Programa de Cumplimiento

Es necesario destacar que el artículo 24 de la Ley de Tribunales Ambientales define a las medidas cautelares conservativas como “aquellas que tengan por objeto asegurar el resultado de la pretensión, a través de acciones destinadas a mantener el estado de hecho o de derecho existente con anterioridad a la solicitud de la medida.” En ese sentido, lo que esta parte busca a través de esta cautelar, es salvaguardar los derechos que actualmente están siendo afectados por las omisiones de la Superintendencia del Medio Ambiente, al permitir el funcionamiento de un proyecto que requiere de una RCA vigente en virtud de lo establecido en el artículo 10 de la Ley N°19.300 a través aprobación de un Programa de Cumplimiento que tiene, según esta parte, serios vicio de legalidad.

El principio 10 de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo de 1992, establece tres derechos fundamentales, denominados en su conjunto como “derechos de acceso”. A saber: i) el acceso a la información ambiental; ii) el acceso a la participación pública en los procesos de toma de decisiones en asuntos ambientales, y; iii) el acceso a la justicia en asuntos ambientales. Dentro de ello, se debe tener presente que, de los derechos de acceso indicados, el “derecho de acceso a la justicia ambiental”, es a través del cual se le proporciona a los individuos, grupos y organizaciones, una herramienta para proteger sus derechos ambientales y de acceso a la información y participación en la toma de decisiones, ya que les permite acceder a procedimientos judiciales y administrativos claros, equitativos oportunos e independientes...<sup>28</sup>, cuestión que creemos no ha sido totalmente aplicada por la SMA en el caso de autos, por lo cual, la suspensión de los efectos de la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021 que aprueba el Programa de Cumplimiento, en conjunto con el conocimiento por parte de este Ilustre Tribunal de los antecedentes que a través de esta reclamación se exponen, ayudarían a profundizar y a concretizar aspectos relevantes de justicia ambiental y a plantear un panorama de mayor igualdad de las partes en el mismo.

Creemos que los efectos de la decisión tomada en la resolución reclamada en este acto deben seguir siempre y cuando su prosecución no afecte derechos de terceros consagrados por el ordenamiento, ni sean contrarios a los intereses públicos que el ordenamiento jurídico ambiental y principalmente por la Constitución Política de la República configuran, ya que dadas las circunstancias en este escrito mencionadas, no hay ningún motivo legal para que los titulares imputados sigan ejerciendo sus actividades industriales mientras se está a la

---

<sup>28</sup> Ob. Cit. PEÑA Y LILLO, Cristian. Pag. 277.



espera de la discusión de legalidad de un instrumento que contiene serias deficiencias legales latamente expuestas en este escrito. De igual manera, creemos que esta medida ayudaría al buen desenvolvimiento de las actividades de supervigilancia, sanción y cumplimiento que le son asignadas a la SMA, y que se configuran como presupuestos necesarios para la salvaguarda de los bienes jurídicos afectados por la acciones y omisiones precedentemente señaladas.

## **SEGUNDO OTROSI: ACOMPAÑA DOCUMENTOS QUE INDICA**

Solicito tener por acompañados los siguientes documentos:

1. Expediente electrónico del Procedimiento Sancionatorio de la SMA ROL D-118-2021, en especial los documentos números:
  - 3: Formulación de Cargos;
  - 67: 55. Aprueba PdC C;
  - 68: 55.1. Informe Técnico de Fiscalización Ambiental EMCA Caldera CCMC C;
  - 69: 56. Notificación RE 12 Interesados C
  - 71: Anexo PDCR.part1;
  - 72: Anexo PDCR.part2;
  - 73: Anexo PDCR.part3;
  - 74: Anexo PDCR.part4;
  - 75: Anexo PDCR.part5;
  - 76: Anexo PDCR.part6;
  - 77: Anexo PDCR.part7.

Todos los documentos antes mencionados se encuentran disponibles en el link <https://snifa.sma.gob.cl/Sancionatorio/Ficha/2585>, del Sistema Nacional de Información de Fiscalización Ambiente de la Superintendencia del Medio Ambiente.

2. Escrito de notificación de la Res. Ex. N°12/ROL D-118-2021, enviado a la oficina de partes de la SMA con fecha 08 de agosto de 2022;
3. D.S. N°371 de marzo de 1988, del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Marina, que otorga al Sr. Manuel Jorquera Montero concesión marítima en la comuna de Caldera;
4. D.S. N°773 de 22 de octubre de 1993, del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Marina, que autoriza transferencia de concesión marítima a Puerto Caldera S.A.
5. Informe Técnico de Fiscalización Ambiental, DFZ-2020-3538-III-RCA, de Diciembre de 2020, de la Oficina Regional de Atacama de la Superintendencia del Medio Ambiente;
6. Informe Técnico de Fiscalización Ambiental, DFZ-2021-570-III-MP, de marzo de 2021, de la Oficina Regional de Atacama de la Superintendencia del Medio Ambiente;



7. Res. Ex. N°241 de 02 de febrero de 2021, que ordena medidas provisionales pre procedimentales que indica a Servicios Portuarios del Pacífico Limitada, en el marco de la operación del proyecto “Cancha de Acopio de Minerales”.
8. Acta de Inspección Personal del Tribunal de causa ROL R-37-2020 del Primer Tribunal Ambiental de Antofagasta.
9. Sentencia de causa ROL R-37-2020 del Primer Tribunal Ambiental de Antofagasta.
10. Acta de Inspección Personal del Tribunal de causa ROL R-55-2021 del Primer Tribunal Ambiental de Antofagasta.
11. Denuncia N°22032 ingresada de manera electrónica al portal de la Superintendencia del Medio Ambiente con fecha 27 de julio de 2022.

### **TERCER OTROSÍ: ACREDITA PERSONERÍA**

Solicitamos a US. Iltma. tener presente que mi personería para representar a doña Cecilia Martínez Díaz, en su calidad de Presidenta del Directorio y representante legal de la ONG Atacama Limpia, consta de la escritura pública de mandato, otorgada en la Notaría y Conservador de Bienes Raíces y Minas de Caldera, doña Carolina Moreno Jashes, de fecha 27 de julio de 2020, cuya copia autorizada adjunto, y que dada mi calidad de abogado habilitado patrocino esta presentación y actuaré personalmente.

### **CUARTO OTROSÍ: FORMA DE NOTIFICACIÓN**

Solicito que todas las actuaciones que se generen en este procedimiento me sean notificadas a la casilla de correo electrónico [mariomaturanaclaro@gmail.com](mailto:mariomaturanaclaro@gmail.com) .

Mario  
Maturana  
Claro

Firmante digital:Mario  
Maturana Claro  
DN=C=CL,  
E=mariomaturanaclaro@gmai  
l.com, CN=Mario Maturana  
Claro  
Fecha:2022.08.30  
18:45:21 -04:00

