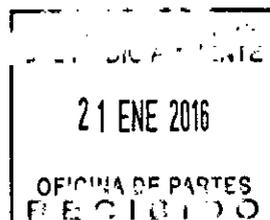


EN LO PRINCIPAL: DESCARGOS; **PRIMER OTROSI:** ACOMPAÑA CD y LISTADO DE ANEXO; **SEGUNDO OTROSI:** RESERVA DE MEDIOS PROBATORIOS.



SEÑORES SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE.

IGNACIO ZACARIAS BARRA WIREN, abogado, '

en representación de **INVERSIONES LA ESTANCILLA S.A.**, en adelante La Estancilla, Rut 76.076.826-k, ambos domiciliados para estos efectos en calle Bueras 359, oficina 608, comuna de Rancagua, proceso sancionatorio Rol D-27-2014, a Ustedes respetuosamente digo:

Que encontrándome dentro de plazo y en virtud del artículo 49 y siguientes de la Ley N°20.417, Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante LO-SMA) vengo en presentar descargos en contra de los cargos formulados por la Superintendencia del Medio Ambiente, en adelante SMA, mediante Resolución Exenta N°1/Rol D-27-2014, de fecha 30 de diciembre de 2014, en adelante Formulación de cargos, solicitando se sirva tenerlos por presentado, y en definitiva absolver a La Estancilla de los cargos formulados o se aplique el mínimo de multa que corresponda, por los antecedentes de hecho y derecho que a continuación señalo:

A.- PLAZO DE INTERPOSICION:

Consta en resolución exenta N°8/Rol D-27-2014, de fecha 04 de enero de 2016, que reinició proceso sancionatorio de esta causa, en su resuelto III, que el plazo restante para formular cargos es de 7 días hábiles, ingresando la carta certificada de notificación a la oficina de correos respectiva con fecha 07 de enero

del presente y de acuerdo al artículo 46 de la Ley 19.880, el plazo para la presentación de los descargos vence el día el día 21 de enero de 2016, por lo que los siguientes descargos se encuentran presentados dentro de plazo.

B.- ANTECEDENTES:

Tal como hemos señalado anteriormente, Mi representada Inversiones La Estancilla S.A., es dueña del Autódromo Internacional de Codegua, el que consiste en un proyecto deportivo cuyo objetivo es dotar a la región de un circuito automovilístico de punta en Chile, ubicado en el deslinde nor-este de los límites de la comuna de Codegua y San Francisco de Mostazal. La Estancilla S.A. es una sociedad integrada por corredores deportivos, sin fines de lucro, abierta a la comunidad. El autódromo de Codegua es un proyecto país, un autódromo para Chile y construido de acuerdo a las normas de la Federación Internacional de Automovilismo, FIA.

En este orden de cosas, es de su conocimiento que por resolución exenta N°1/D-27-2014, de vuestra repartición, se dio inicio a proceso sancionatorio en contra de mi representada en la cual se describen 10 supuestos incumplimiento a la normativa ambiental, todo lo cual derivó que con fecha 30 de abril de 2015 mediante Resolución Exenta N°7/Rol D-27-2014, se aprobara por ustedes programa de cumplimiento presentado por La Estancilla. En relación a lo mismo, por resolución exenta N°8/Rol D-27-2014, de vuestra repartición declaró el incumplimiento del programa de cumplimiento, con lo cual se reinició el proceso sancionatorio de esta causa.

En tal sentido Inversiones La Estancilla S.A. obtuvo RCA con fecha 17 de febrero de 2012, en adelante RCA 86-2012, la cual detalla las distintas obras a realizar en el proyecto y como va a funcionar en el futuro, calificando favorablemente el proyecto.

La resolución exenta N°1/D-27-2014, tiene como fundamento el informe de fiscalización DFZ-2014-414-VI-RCA-IA, en adelante IFA, y en virtud del cual se

formulan 10 cargos diversos, por lo cual nos haremos conjuntamente de estos y de lo supuestamente constatado a su respecto en el IFA.

C.- CARGOS ESPECIFICOS FORMULADOS:

Antes de entrar a analizar cada uno de los cargos en específico, debemos recalcar que salvo en aquellos casos en que esta parte reconozca su participación en los cargos formulados, negamos nuestra responsabilidad en ellos. También aclaramos que al acogernos al programa de cumplimiento con el autódromo conllevaba dar solución a todos los cargos, aún cuando no tengamos responsabilidad en ellos, puesto que de lo contrario el programa no se aprueba, por lo que la presentación del programa no puede considerarse como un reconocimiento de ellos.

1) Cargo N°1: Extracción industrial de áridos del estero Codegua y construcción de una ampliación de la pista de carreras con una superficie construida mayor a 5.000 m², sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental que lo autorice.

a) Extracción industrial de áridos del Estero Codegua:

Si bien es difícil contestar este cargo, ya que no señala mayores antecedentes a su respecto, podemos asegurar que no hemos extraído material ni áridos del Estero Codegua. En efecto, no es nuestro giro el de extracción de áridos ni tenemos la maquinaria para ello, tampoco existe planta seleccionadora al efecto.

Aquí debemos realizar una precisión, el material existente en el Estero Codegua no es de buena calidad, por lo que los áridos para la base y sub base de la pista fue comprado a don Darío Espinoza Valladares, según acreditaremos. Sólo para construir rellenos laterales a la pista, se hizo una contratación de servicios con Áridos Cachapoal, la que involucraba tanto servicios de maquinarias como de materiales, y este si tenía los permisos municipales para extracción. No

resulta creíble la versión de Áridos Cachapoal en cuanto a que sólo nos arrendaba los equipos, lo cual no es efectivo, y así se acredita mediante las respectivas facturas. Su versión tampoco es imparcial, ya que de comprobarse que extrajo material indebidamente, sobre dicha empresa recaerán las multas respectivas, por lo que su declaración es completamente interesada. Para muestra de ello, el representante de Áridos Cachapoal, el Sr. Leiva asegura haber extraído 1500 metros cúbicos del Estero Codegua, cuando el propio proyecto aprobado por el Municipio y la Dirección de Obras Hidráulicas lo autoriza a la extracción de 6.602 mts³., como lo demuestra copia de notificación del Municipio y copia de convenio de pago también del Municipio.

Toda esta situación se ve agravada por la nula fiscalización que existe respecto del cumplimiento de la normativa y de los permisos para extracción de áridos, ya que ninguna de las instituciones llamadas a ello, tiene el personal necesario para realizarlo, y en definitiva se termina culpando a mi representada de algo que no ha realizado, no obstante existir diversas empresas que obtienen áridos del Estero Codegua sin fiscalización alguna.

Si bien es materia del cargo N°3, debemos señalar que para la construcción del muro que sirve como barrera acústica y protección a eventuales inundaciones, parte del material utilizado, aproximadamente un 53% fue obtenido del escarpe y nivelación de la misma superficie que en la actualidad corresponde al recinto deportivo, un 36% proviene de excavaciones efectuadas en la construcción del autódromo y un 11 % correspondió a material pre-existente ubicado en la misma zona de emplazamiento del muro, por lo que tampoco es efectivo que con material del estero se construyó el muro.

b) construcción de una ampliación de la pista de carreras con una superficie construida mayor a 5.000 m², sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental que lo autorice.

Esta parte reconoce respecto de este cargo, la construcción de una pista de mayor magnitud, de 4,394 kilómetros de longitud, y de un ancho de 14 metros en todo su trazado con un ancho máximo de 21 metros en la partida, no siendo correcta las mediciones señalados por el IFA en el punto 5.4 página 22.

Ahora este aumento se debió a que la FIA (Federación Internacional de automovilismo) nos señaló que por un tema de seguridad la pista debía tener estas dimensiones. En base a esto, y a fin de homologar nuestra pista, se aumento al mínimo necesario.

Dichas mayores dimensiones fueron ingresadas al sistema mediante una nueva DIA con fecha 31 de agosto de 2015, la cual rechazada por aspectos formales como bien sabe vuestra repartición, será presentada nuevamente al efecto. Cabe agregar que dado el rechazo señalado (principalmente por el informe de ruido, el cual se encuentra en fase de terminación) esta parte solicito a ustedes con fecha 26 de octubre de 2015, la ampliación de plazo contenido en el programa de cumplimiento para la presentación de la DIA, y que sólo después de 2 meses fue rechazado por Res.ex.N°8/ Rol N°D-27-2014. Siempre ha existido la voluntad de esta parte de regularizar esta materia.

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

Este punto ha sido uno de los más conflictivos y que mayor realce se le ha dado durante todo el proceso sancionatorio, puesto que las denuncias a su respecto por parte de los vecinos de La Candelaria han derivado en las fiscalizaciones y el origen de este proceso.

Como primer antecedente a este respecto, podemos señalar que no existe en el país experiencia a propósito del ruido generado por un autódromo, y por lo tanto, la información ha ido mejorando en calidad con el avance del tiempo. Desde la puesta en marcha del proyecto, ha sido la voluntad de La Estancilla de generar estudios empíricos respecto del real impacto, más allá de los modelos

matemáticos presentados en la evaluación ambiental del proyecto, para dar cumplimiento a la normativa de emisiones sonoras contempladas por el DS 38/2013 para así poder ajustar y mitigar las presiones generadas por la actividad deportiva. Para esos efectos se han contratado consultorías permanentes desde el mes de julio del año 2014 estableciendo mediciones en tiempo real. Respecto de la instalación de las barreras acústicas contempladas en la Declaración de Impacto Ambiental original y su respectiva Resolución de Calificación Ambiental, efectivamente éstas no han sido instaladas de acuerdo al diseño y materialidad considerada, sin embargo, sí se ha construido una obra alternativa que cumple con el objeto de mitigar parcialmente las emisiones sonoras.

La razón principal respecto de la no ejecución de la obra contemplada inicialmente, es debido a una restricción y prohibición de su ejecución por parte de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), a través de Fadech (Federación de Automovilismo de Chile), aduciendo razones de seguridad y protección de los competidores y pilotos. Esta prohibición de instalación es aplicada en todos los circuitos del mundo, que estén homologados por dicha Federación Internacional.

Pero también podemos agregar, dado los nuevos estudios acústicos, que las barreras en los términos establecidos en la RCA 86-2012 no cumplían con su objetivo fundamental que era la atenuación del ruido, amén que la RCA no establece la materialidad de las barreras, sino que deben cumplir con normas de calidad y función. La construcción de las barreras originales no aseguraba la disminución de la emisión de ruido. **Algo tal vez anecdótico pero que reafirma lo señalado, es que en dirección a la Candelaria, la RCA 86-2012 no contemplaba ninguna barrera para atenuar el ruido y son los vecinos de dicho sector los que han realizado las denuncias que han originado esta causa.**

Frente a todo esto, y dado el interés de mi representada de cumplir con la normativa ambiental, es que con fecha 01 de agosto de 2014, incluso antes de la fiscalización que dio origen al IFA, ingreso al SEA pertinencia al respecto la cual

después de una tortuosa tramitación, fue declarada por terminada con fecha 03 de noviembre de 2015, por el programa de cumplimiento. Esta pertinencia demuestra el interés de la Estancilla de adecuarse al nuevo DS 38 a la fecha, ya que se cumplía con lo dispuesto por DS 146 vigente a la fecha. De acuerdo a la nueva legislación, eso se considera como un reconocimiento de efectos no deseados, y podría entenderse como una denuncia del artículo 41 de la Ley 20417, eximiéndolo de responsabilidad en los términos allí expuestos.

Cabe hacer presente que el nuevo sistema de mitigación de ruidos del autódromo se ha implementado de acuerdo al programa de cumplimiento, aprobado por Res. Ex N°7/D-27.2014, por lo que queda de manifiesto que siempre mi representada ha intentado cumplir con la normativa ambiental.

Además de lo anterior, respecto de las medidas paliativas de ruido contenidas en ella, mi representada ya había realizado un talud o barrera acústica consistente en un conglomerado de áridos y rocas que superan ampliamente lo exigido en densidad de 15 kilos por metro cuadrado de la RCA, de más de 10 metros de altura en todo el lado norte de la pista en un largo de 1,2 kilómetros.

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

Si bien también es difícil contestar este cargo, ya que no señala mayores antecedentes a su respecto, podemos asegurar que no hemos afectado el cauce del Estero Codegua, ni directa ni indirectamente.

En cuanto a las defensas fluviales, al comienzo de las obras relacionadas con la construcción de Autódromo Codegua, se realizó el estudio hidráulico correspondiente a la definición de la áreas de inundación del curso referido, conforme señala el instrumento de planificación vigente (PRI Rancagua), el cual estableció que parte del predio donde se emplaza el proyecto de Autódromo, corresponde a áreas de inundación históricas para el sector (no define en su memoria explicativa los periodos de retorno). De esta manera al constatar en

terreno se pudo observar que a la fecha existía un sistema de protección de rivera, mediante gaviones de canasta en malla, los cuales se emplazaban adyacente y fuera de contacto de la caja de estiaje del referido cuerpo de agua.

Motivo de la múltiples tareas realizadas en la construcción del actual Autódromo de Codegua y sobre la base de la necesidad de proteger el sector de inundaciones de carácter histórico se pudo constatar en terreno que las condiciones materiales del sistema de protección de rivera, resultaban insuficiente para la contención de eventos hidrológicos extremos, toda vez que el asentamiento de las referidas estructuras en la matriz arenosa en la cual se sustentaban, produjeron un cambio y disminución de la cota de coronamiento de los referidos gaviones, así como el volcamiento de estos a favor del talud que conforma la primera terraza de inundación histórica, donde se encontraban asentados, lo cual hacia que este tipo de estructura en las condiciones en las cuales se encontraban, no cumplían con su función de mitigar las condicionantes de riesgos para la cual fueron construidas.

Cabe señalar como un antecedente que no es de menor cuantía que las obras señaladas construidas anterior a la adquisición del predio donde hoy se emplaza el proyecto deportivo automotor, se realizaron en 85% en los límites interiores de la referida propiedad, como se puede demostrar en el estudio de riveras, sin tener antecedentes de procedimientos o permisos adquiridos por parte de la institución de estado en propiedad privada.

Aquí nuevamente esta parte señala que dentro del programa de cumplimiento aprobado por ustedes se contenía la necesidad de llegar a un acuerdo con la DOH respecto de las tres defensas intervenidas (espigones), que cabe agregar que no fueron sacadas sino que sobre ellas se construyó el tantas veces mencionado talud.

Reiteramos también la nula fiscalización de los organismos competentes y que al final el cargo no deja de ser una mera imputación, por lo menos en cuanto a la afectación del cauce. Una muestra de ello: Al frente de la Estancilla, en el Estero,



existen obras de los canalistas locales que han intervenido gravemente el eje hidráulico del Estero, ya que existe hoy un canal de regadío que pasa de manera superficial por el estero de Codegua, produciendo alteraciones permanentes del curso del estero y embancamiento del sector, alterando las protecciones (gaviones). Un poco más abajo, en el curso del estero, el canal Cachapoal pasa de igual forma pero correctamente a través de un sifón, sin alterar su curso. Aquí sentimos una grave discriminación y que nos atribuyen conductas que no hemos realizado.

4.- Cargo 4: Construcción de infraestructura no evaluada en el proceso de evaluación del proyecto "Equipamiento deportivo Autódromo de Codegua", consistente en un boulevard y un helipuerto.

También negamos este cargo. En la página web del equipamiento deportivo, se hacía referencia a instalaciones que la actualidad no se encuentran contempladas por la RCA N° 86/12, tales como alimentación, esparcimiento y comercio entre otras, sin embargo estas no se encuentran ejecutadas y constituyen una intención de crecimiento a corto plazo, por lo cual en la actualidad se encuentra en estudio de factibilidad técnica, económica y ambiental, la presentación de una nueva declaración de impacto ambiental, con la finalidad de determinar mediante esta herramienta administrativa y técnica la ampliación de las actividades y edificaciones del equipamiento, más allá de las que actualmente se llevan a cabo conforme a lo señalado por la RCA 86/12, como forma de dar cumplimiento a la normativa ambiental vigente.

Respecto a lo identificado como Equipamiento Deportivo Autódromo de Codegua", consistente en la instalación y uso de un boulevard y un helipuerto, estas no se encuentran en la actualidad completamente ejecutadas e implementadas. Lo referido a un boulevard, solo corresponde a una instalación reducida, abierta, sin muros y sin techo correspondiente a una cubierta metálica ligera, destinada exclusivamente a brindar a la comunidad la oportunidad de exponer y eventual venta de sus productos típicos locales, siendo esto un real aporte al desarrollo local, pero que en la actualidad no se desarrolló.

Respecto de la instalación y/o operación de un helipuerto en la zona del recinto deportivo, jamás se instaló o construyó un helipuerto, como mal señala el cargo, se reconoce la existencia de una superficie sin construcciones ni obras, donde aterrizaron algunos helicópteros, lo cual dista mucho las construcciones atribuidas por el cargo, siendo a ojos vista una exageración.

5.- Cargo 5: Realización de eventos automovilísticos fuera de los horarios permitidos los días 7 de noviembre de 2014, sábado 8 de noviembre de 2014 y domingo 9 de noviembre de 2014.

Durante las fechas indicadas, en el autódromo se realizó la Competencia denominada Súper TC 2000, con la asistencia de competidores nacionales y extranjeros. Para la realización de dicho evento, y dada su magnitud, se solicitó un permiso especial de funcionamiento, el cual fue concedido y otorgado por CARABINEROS DE CHILE. En tal ocasión efectivamente hubo una extensión involuntaria en la duración de las carreras realizadas los días sábado y domingo antes mencionados. Esta extensión fue de solo 3 horas y se debió principalmente a coordinaciones y exigencias respecto de transmisión televisiva en directo con canales argentinos.

Antes que esto ocurriera, y dado el interés de mi representada de cumplir con la normativa ambiental, con fecha 01 de agosto de 2014, incluso antes de la fiscalización que dio origen al IFA, ingreso al SEA pertinencia al respecto la cual fue declarada por terminada con fecha 03 de noviembre de 2015, por el programa de cumplimiento.

Pero en cuanto a los horarios de funcionamiento existe una clara contradicción entre lo que se exige a mi representada y el DS 38. En efecto, se le exige a mi representada que cumpla con las normas sobre emisión de ruidos contenidas en dicho decreto, respecto de las zonas rurales, pero dicho cumplimiento debe ser respecto de un horario diurno y nocturno, (7 a 21 horas diurno/ nocturno, respectivamente); cabe señalar que mi representada no tiene funcionamiento

nocturno, pero además se le limita a un horario de emisiones de acuerdo a RCA 86.2012, la cual es más restrictiva que el DS 38, que permitiría funcionar de 07 a 21 horas.

6.- Cargo 6 y 7:

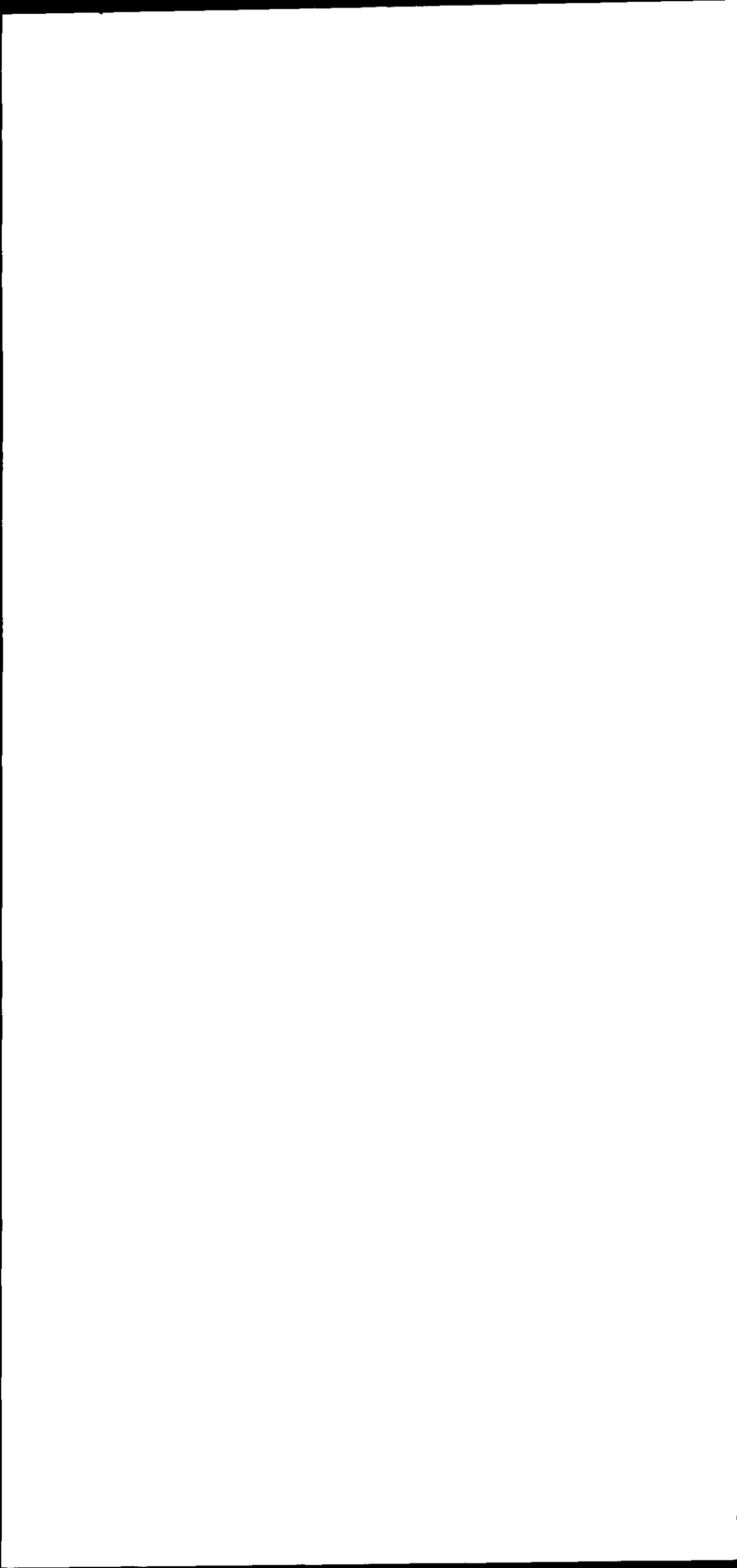
No reforestación de una superficie de 15,24 has, con especies de espino, quillay y litre, en una cantidad de 1:5 respecto de la situación original.

Eliminación de formaciones vegetales en una superficie de 41 has, diversas a las 13.7 has afectadas originalmente por la corta anticipada.

Aquí trataremos ambos cargos en forma conjunta ya que tienen un tratamiento similar.

Siempre en esta materia ha sido el interés de La Estancilla de realizar las acciones comprometidas, y por eso destina más de 10 millones de pesos al efecto y aún no se ha conseguido llegar a puerto. Lo que ha ocurrido aquí, es que sin tener mayor injerencia en los hechos, nos hemos visto envuelto en una maraña burocrática en la cual ha sido difícil avanzar. La primera dificultad que hemos tenido es que cada repartición pública ha querido mantener sus competencias propias en esta materia y bien lo sabe vuestra repartición que con fecha 5 de Febrero 2015, mediante Ordinario N° 217, la SMA solicita a CONAF se declare incompetente, pero con fecha 19 de Marzo 2015, mediante Ordinario N° 78, CONAF responde que mantendrá su competencia.

A propósito del cargo 6, y antes del programa de cumplimiento, con fecha 5 de Noviembre 2014 se ingresa Plan de Corrección a Conaf, la que con fecha 23 de diciembre 2014, mediante resolución N° 06/CA -12 rechaza dicho plan principalmente porque no se contaba con pronunciamiento de pertinencia por parte del SEA. Después de varias reuniones y habiendo acordado con Conaf un nuevo lugar para la reforestación, se ingresa la pertinencia solicitada por Conaf. El cambio de localización de la reforestación se debió a normas de seguridad FIA



(Federación Internacional de Automovilismo) ya que no deben existir árboles alrededor de la pista o cercanos a ella.

Con fecha 31 de julio 2015 se ingresa pertinencia al SEA solicitando VB para cambio de localización y especies acordadas con Conaf **Y SOLO DESPUES DE 3 MESES**, con fecha 09 de Noviembre 2015 mediante Reso. Exenta N° 230, el SEA resuelve rechazar e ingresar obligatoriamente el tema a través de DIA, la cual a esa fecha mi representada ya habia presentado y solicitado su prórroga. Esto es increíble no sólo respecto del plazo de respuesta, sino que además incumple el compromiso expreso entre las reparticiones de que cada competencia será respetada a los diversos estamentos, y por lo tanto, es Conaf quien debe regular y visar estos acuerdos, particularmente en este caso que sólo es un cambio de locación que no reviste impacto ambiental ni menos daño a la salud.

Respecto del cargo 6, ya que existe multa por esta materia en contra de mi representada en causa inicia ante el Juzgado de Policía Local de Codegua por Conaf, por lo que no podría aplicarse una nueva en estos autos, sin vulnerar el principio de non bis in idem.

Con respecto al cargo 7, cabe señalar que cuando se produce la corta de xerofíticas, es en conocimiento de las principales materias que contiene el Decreto N° 26 del 31 de Mayo del 2011, el que aprueba la modificación del Decreto N° 93 del 2008, del Ministerio de Agricultura y particularmente en este tema, el único acto administrativo no cumplido fue no dar aviso a su respecto, por lo que se instruyó un proceso de sanción en el Juzgado de Policía Local de Codegua, el cual aún no sido fallado después de más de un año de tramitación.

Respecto a lo realizado por mi representada a este cargo, con fecha 30 de Marzo 2015, incluso antes de la aprobación del programa, se ingresa a Conaf acuerdo compensatorio con el Municipio de Codegua por las 41 has, pero con fecha 08 de Abril 2015, mediante Ordinario N° 14, Conaf resuelve no aceptar propuesta por encontrarse se en proceso en el tribunal competente (Juzgado Policía Local de Codegua). Frente a esto, se buscó otra solución y se ingresó con

fecha 03 de agosto de 2015, planes de manejo que no fueron aprobados mientras se esperaba la resolución sobre la pertinencia, la cual como ya señalamos, se demoró más de 3 meses.

De esta forma, es claro que mi representada ha llegado acuerdo con Conaf respecto de los 2 cargos, pero no se ha podido ejecutar por la falta de coordinación de las autoridades involucradas y de su ámbito de competencia. Con fecha 19 de Noviembre, y por lo expuesto, se retiran nuevamente los antecedentes de CONAF a la espera de aprobación de la DIA, respecto de la cual se pidió prórroga de ingreso y ustedes después de 2 meses no la aceptaron. Actualmente se encuentra en proceso de reingreso.

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

Reiteraremos aquí lo ya indicado anteriormente a propósito de otros escrito. Lo primero que podemos señalar es que tanto el proceso sancionatorio original como la resolución exenta N°8, que da por incumplido el programa, se han originado sólo por denuncias realizadas por 2 vecinos del proyecto (Sra. Olga León y Hugo Cuevas) y no por una fiscalización de oficio realizada por vuestra repartición u otra. Esto es importante destacarlo ya que al no haber actuación propia del SMA, el interés protegido es el de los denunciante, o en el mejor de los casos, los vecinos de la Candelaria, y no de otro. Esto es importante destacarlos, ya que el proyecto cuenta con el apoyo del resto de los vecinos del sector y autoridades, como el Municipio de Codegua. **Esto se ve agravado por el hecho que recién con fecha 18 de enero de 2016, las denuncias que sirvieron de base para poner fin al programa de cumplimiento, y que hoy nos tiene aquí realizando descargos, no se encontraban firmadas, lo cual reafirma lo liviano de las denuncias.**

En este escenario, la fundamentación principal que ha tenido el actuar del SMA, en todo este proceso (incluso para solicitar 6 veces su clausura) ha sido el

eventual daño para la salud de dichos denunciante producto de las emisiones de ruido sobre norma del Decreto Supremo 38 (en adelante DS.38).

a.- Daño a la salud: Resulta curioso, al menos, que siempre se haya enarbolado esta causa para actuar en este proceso, pero de manera alguna se haya acreditado dicho daño ni siquiera como probable.

Es lógico que el actuar del SMA no debe estar condicionado a la producción del daño, o lo que es peor, esperar que ocurra para actuar. No pedimos eso, por lo que estamos de acuerdo que el daño futuro debe ser protegido, pero si debe tener una base y creemos que no la ha existido.

El DS 38 en su artículo 1° indica que " El objetivo de la presente norma es proteger la salud de la comunidad mediante el establecimiento de niveles máximos de emisión de ruido generados por las fuentes emisoras de ruido que esta norma regula".

Pero jamás los ruidos del Autódromo han sido perjudiciales para la salud de los vecinos de la Candelaria, nada demuestra ello. Aquí cabe destacar que durante el año 2015, los primeros 6 meses o se estuvo clausurado o se estuvo implementando los sistemas de ruido comprometidos en el programa; luego los 15 eventos competitivos del segundo semestre, sólo debieran catalogarse claramente como ruidos ocasionales los percibidos por la población.

Pero aquí existe una falencia del DS 38 que es no determinar el tiempo de exposición del ruido, algo clave en esta materia, ya que todos los estudios siempre consideran 2 variables: decibeles y tiempo de exposición. Por ejemplo, para que genere molestia al exterior de viviendas, el nivel de sonido debe ser de 50 a 55 decibeles, pero durante 16 horas. (Fuente Organización Mundial de la Salud¹)

"La exposición a niveles de sonido menos de 70 db No produce daño a la salud, independiente de su duración. También concluye que la exposición durante

¹ http://www.osman.es/contenido/profesionales/ruido_salud_osman.pdf pagina 17.

más de 8 horas a niveles sonoros por encima de los 85 db, es potencialmente peligrosa².

Más aún, en el DS 38, en su artículo 7, la tabla N° 1, se permite que durante las 24 horas del día, las personas que viven en la Zona IV pueden estar expuestas a 70 db de presión sonora corregida, sin tener daño a la salud, que es el principio de esta norma, proteger la salud de las personas, lo que confirma que las actividades del Autódromo no causa daño a la salud, ya que de lo contrario el DS 38 no lo permitiría. El mismo cuadro Zona III se acepta 65 db y que se utiliza para los efectos de determinar el ruido en zona rural (el menor entre dicho valor y nivel de ruido de fondo más 10 db³), y en dichos niveles no habría daño para la salud, sino el DS 38 no lo permitiría.

En materias similares, puede traerse a colación el Decreto que regula el transporte, y establece normas de emisión de ruidos para buses de locomoción colectiva urbana y rural, que están en permanente contacto con la población, no causando daño a ésta, con niveles máximos permitidos de emisión de ruidos están entre 81 y 100 db, para una condición dinámica y estacionaria respectivamente⁴.

En el caso específico del Autódromo, no son comparables sus ruidos que corresponden a impulsos de baja presión sonora, con otras actividades que exponen a la población durante largos periodos de tiempo, durante el día y la noche, a niveles de ruidos que afectan a la salud según la OMS, según lo ya señalado.

Aquí en abierta contradicción con el principio de no discriminación, podemos asegurar que el único autódromo en Chile con restricciones de ruido y clausurado por eminente daño a la salud es el de Codegua; más aún durante el 2015, se han realizado cientos de carreras en todos los autódromos chilenos y en espacios públicos, sin problema de ninguna especie. Tal vez algo anecdótico pero que

² Idem, página 20.

³ Art.9 DS38

⁴ DS 129 ESTABLECE NORMA DE EMISION DE RUIDOS PARA BUSES DE LOCOMOCION COLECTIVA URBANA Y RURAL.

refuerza la desazón de la Estancilla, es que las motos al no poder correr en Codegua, sin ningún problema pueden hacerlo en autódromo de San Antonio: " Estaba previsto el tema, se sabía que ya estaba la posibilidad de clausura, por lo que habíamos reservado San Antonio. Esperamos hasta último minuto, pero se confirmó el hecho a las 15:00 horas"⁵, declararon la organización.

Siguiendo con el hecho que no hemos sido escuchados, siempre se ha señalado en todos las resoluciones que se dictan, todas y cada una de las denuncias realizadas por la Sra. Olga Leon, que ni siquiera llevan la firma respectiva, e incluso se hacen alusión a 2 denuncias de la misma parte que no se encuentran en Snifa, sin poder revisarlas ni hacernos cargo. Pues bien, con fecha 26 de octubre de 2015 esta parte informó con antecedentes de ruido que el **Condominio Habitacional Reserva La Candelaria se auto genera más ruido y durante más tiempo de exposición a la comunidad que cualquier carrera realizada en el autódromo.** Uno hubiese esperado que el SMA, entidad estatal e independiente por orden legal, se hiciera cargo de ello, por último para desvirtuarlo pero ni siquiera lo menciona en sus resoluciones. Y no era algo anecdótico sino que eran aspectos muy importantes como que el **Condominio Habitacional Reserva La Candelaria** era una sector habitacional, y que el ruido que existe entre las 6:30 y 7:30 horas en dicho condominio y provocado por sus propios habitantes **es de 72,2 db.** Nótese la magnitud y duración (1 hora) hecho bastante relevante que ni siquiera fue considerado. Los datos obtenido de nuestro programa de vigilancia que están en poder de SMA y fue entregado por la propia denunciante, pero no hizo nada al respecto.

Por todo lo expuesto, los niveles de ruido emitidos por el autódromo, son menores a los emitidos por los propios vecinos de la Reserva de la Candelaria, y no provocan daño a la salud como se ha señalado.

⁵ La Tercera, sábado 16 de enero de 2016, página 84.

Tal vez sea necesario recordar lo que señaló la Corte de Apelaciones de Rancagua al rechazar el recurso de protección presentado por los mismos denunciados señalados.

“5.- Que resulta inconcuso que no existe una prohibición de realizar carreras por parte de la autoridad, y aún no hay pronunciamiento del ente administrativo y fiscalizador, expresamente en relación a ello, por lo que la actividad desplegada por el recurrido desde el marco legal y reglamentario resulta legítima. Desde la perspectiva de los derechos constitucionales que los recurrentes impetran, conforme al análisis que se expresará y atento a los antecedentes acompañados, que son analizados según las reglas de la sana crítica, se establece lo siguiente:

Que, según los informes acompañados, los recurrentes viven a un kilómetro de distancia del autódromo y a 300 metros del punto de ruido 2 de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA), según plano acompañado a la presentación por la recurrida; y que los niveles máximos de contaminación acústica para dicha zona rural son de 51 decibeles; a la sazón, los que presenta el “Complejo Deportivo” llegan a 48,9 db, encontrándose por debajo los límites permitidos conforme a la evaluación de la empresa Acustec Ltda., en concordancia con el Decreto Supremo N° 38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente sobre “ Normas de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que Indica” y que se han adoptado medidas de mitigación del ruido, con la construcción de barreras acordadas con la Alcaldesa de Codegua y Juntas de vecinos del sector, en fechas que se indican del mes de abril y mayo.

6.- Que, además, de lo referido precedentemente, resulta fundamental para acoger la acción constitucional, la demostración por los recurrentes de antecedentes concretos del efecto que produciría en sus vidas diaria y en sus viviendas la contaminación que reclaman, tales como, antecedentes médicos, mediciones del ruido desde sus domicilios, etc., porque en concepto de estos falladores, en el caso en estudio, no resulta suficiente un mero incumplimiento (que le corresponde a la autoridad pertinente fiscalizar) a las normas que autorizaron la construcción del

autódromo, pues se requiere una directa transgresión a los derechos reclamados, lo que no ocurre en la especie, de conformidad con las letras b) y c) del motivo segundo precedente. ..." Fallo de fecha 09 de julio de 2014, causa Rol 923-2014.

b.- Emisiones de ruido:

A propósito del cargo N°8, superación de límites de presión sonora establecidos por DS 38, siempre el ánimo de La Estancilla ha sido dar cumplimiento a dicho decreto. Reiteramos también aquí lo indicado en respecto del cargo 2.

Bien es sabido por ustedes, que en el programa de cumplimiento La Estancilla debía desarrollar 4 acciones cuya meta era establecer medidas mitigatorias para disminuir los niveles de presión sonora, lo cual se ha cumplido tal como acreditaremos.

Mi representada ha cumplido con la implementación de las medidas comprometidas, esto es, dar cumplimiento al DS 38, exigencia de silenciadores en los vehículos en competición, implementación de cámara de medición de ruidos e implementación de sistema de monitoreo. Aquí cabe agregar que no se hace referencia alguna al cumplimiento de las otras 3 medidas comprometidas, lo cual reafirma el hecho que en los informes que han servido de base para la elaboración de la resolución exenta N°8 que dio por no cumplido el programa, siempre se resaltan los incumplimientos y no lo que se ha logrado avanzar. Intentaremos revertir dicha asimetría.

La Estancilla ha invertido más de 65 millones de pesos en la implementación del sistema de ruido, las mediciones, ingenieros, etcétera, acordado con la SMA. El sistema de sonido compuesto por la cámara, silenciadores y monitoreos se implementó y funcionó. Todo vehículo que ingreso a competir en el autódromo, previamente ingresó a este sistema cumpliendo con los controles de ruido necesario. Durante todas las carreras, el trabajo del personal de la Estancilla fue arduo y exigente.

Como informes trimestrales, esta parte a propósito del ruido acompaño 2 informes, a saber, **uno emitido por el ingeniero acústico Alejandro Lanzetta Retamales**, que en sus conclusiones señala lo siguiente:

" El autódromo Internacional Codegua ha implementado un Sistema Tecnológico para el Control de las emisiones de ruido, que ha facilitado el análisis de la problemática del impacto acústico e implementación de medidas de control en la fuente, tales como, exigencia de colocación de silenciadores, refuerzo en la atenuación de los motores, quedando como un desarrollo posterior, el análisis de los tipos de neumáticos que se utilizan.

En la cabina sonométrica se realizan mediciones de emisiones de los automóviles y motocicletas, definiéndose límites máximos en función del cumplimiento de la normativa. Por lo tanto aquellos vehículos que superan el límite definido, no ingresa a la pista."

O sea, una declaración clara que se implementó el sistema de ruido. Veamos ahora las mediciones que contiene: Establece en sus páginas 13 a 19, las diversas mediciones cada 3 minutos de las carreras de los días 07, 13 y 20 de junio, y 25 de julio del 2015, en las cuales se logra advertir por ejemplo, que el día 07 de junio sólo hubo 2 excesos de la norma, y el resto o excedió en forma ocasional o cumplió (usted podrá ver el informe para percatarse que en más de 80 mediciones sólo se excedió en 2 mediciones de 3 minutos; en las del 13 de junio todas cumplen; en la del 20 de junio también son mayores las que cumplen; al igual que las del 25 de julio. Es decir no se ve este incumplimiento que habla la resolución. **Cabe agregar que este informe fue considerado para emitir el informe de la IFA de fecha 26 de octubre de 2015, pero no sabemos por qué llegó a la conclusión que se había incumplido.**

Una aclaración: En este informe se incluye la fecha del 07 de junio de 2015, y que correspondió a la autodenuncia realizada por mi representada, pero lo informa en forma positiva. Esto ocurre, porque dicha fecha fue la primera medición de carrera con el nuevo sistema y La Estancilla hizo la autodenuncia sin saber que

existían ruidos ocasionales como los detalló el ingeniero Lanzetta que debían ser corregidos y que por lo tanto, las mediciones no eran malas como en un primer momento se pensó.

Veamos el segundo informe: Emitido por B&F Consultores Acústicos de noviembre de 2015, y que señala en su conclusiones, página 32:

“Al efectuar el análisis en detalle de la información generada por la estación de monitoreo de AIC, se puede deducir, que para las competencias deportivas de automóviles, los niveles de ruido emitidos están mejor controlados, por consiguiente, para la mayoría de las carreras, estos No Superan los máximos permisibles, o en su defecto, producto de ruidos ocasionales, se genere algún exceso.

Al verificar el cumplimiento de la normativa de ruido vigente, Decreto Supremo N°38/11 del Ministerio del Medio Ambiente, “Norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica”, para la etapa de operación del “Equipamiento Deportivo de Autódromo Internacional de Codegüa”, se debe hacer el alcance que el actual escenario del ruido de fondo, no es el mismo que hace 5 años atrás, cuando se realizó el estudio de línea base de ruido. Estos niveles basales son mayores en la actualidad, lo que ante nuevos estudios, variará el límite máximo permisible, disminuyendo a la mínima expresión los excesos detectados en un par de carreras deportivas.”

Nuevamente las conclusiones son que el ruido del autódromo mejora y que se encuentra cumpliendo con el DS 38 y el detalle de las carreras también corrobora esto.

Este informe esta agregando un nuevo elemento no considerado por los cargos: El ruido de fondo considerado en las mediciones originales es de 41 dB(A), y por lo tanto el máximo permisible según el D.S. 38/2011 del MMA, es de 51 dB(A), respecto a la estación norte, lo cual está completamente fuera de norma comparativa.

Esto se debe a:

- o Los niveles de ruido de fondo ahí comparados corresponden a Línea Base realizada el 19 de Mayo del 2010, en la cual la normativa existente por esos años era el D.S.146/97 la cual establecía otros límites, otra forma de medición, proyecciones basadas en ISO 9613, entre otras diferencias.
- o El ruido de fondo en la Candelaria no es el mismo de hace 5 años atrás. Por esto, mi representada en su constante mejora continua, con fecha 20 de Agosto convoca a la empresa B&F Consultores Acústicos Ltda., consientes de que los escenarios basales no son los mismos que el año 2010 y se solicita que realice un nuevo estudio de Línea Base para ser presentados en una nueva DIA, donde según valores obtenidos, se aprecia un aumento en los máximos permisibles con respecto a la estación de monitoreo norte. Con estos resultados, podrá aplicarse efectivamente el D.S.38. para efectos comparativos en los informes de cumplimiento, los cuales fueron comparados con niveles basales obtenidos durante la vigencia del D.S.146/97. Por estar en medio del proceso de actualización de DIA, es que tanto la consultora ECOS y B&F se remitieron a seguir comparando en base a los niveles de ruido de fondo basados en una normativa que en la actualidad se encuentra OBSOLETA, para así no entorpecer el desarrollo del plan de cumplimiento pasado. Este plan de cumplimiento debiese ser re-evaluado teniendo en antecedente una nueva Línea Base y que la normativa vigente es distinta.
- o Realizando un pre-análisis con los nuevos niveles basales y aplicando el criterio estimado por el mismo D.S.38, el escenario de cumplimientos es radicalmente favorable para Inversiones la Estancilla y dejaría obsoleto inmediatamente los 2 informes de cumplimiento entregados previamente, estos pueden ser actualizados en base a la presentación de la nueva DIA con el Informe de Línea Base actualizado. El cual tiene

2 grandes diferencias y/o detalles no menores a consideras los cuales son:

- Ruido de Fondo sube de 41 a 43 dB(A) por lo cual el nivel de ruido aumenta de 51 a 53 dB(A).
- Para niveles de presión sonora corregidos que estén iguales o mayores a 3 dB(A) del ruido de fondo, en vez de quedar como mediciones NULAS, la nueva norma indica que se deberá proyectar los niveles de presión sonora, usando la normativa Internacional ISO 9613, en la cual se podrá segmentar el efecto exclusivo de la autopista disgregada del ruido de fondo y saber efectivamente el impacto puntual solamente de la fuente y así tener un escenario más esclarecedor.

Es decir que encontramos aquí nuevos antecedentes no considerados por ustedes al decretar al realizar los cargos, los cuales son necesarios para una correcta y justa solución. En conclusión, para una correcta aplicación del D.S.38/11 se debe actualizar el informe de línea base de ruido como también los informes de cumplimiento para poder tener un escenario real de lo que actualmente sucede en las inmediaciones del Autódromo Internacional de Codegua.

La reiteración aquí de lo señalado a propósito del recurso de reposición en contra de la resolución N°8 (que dio por incumplido el programa) se realiza ya que el fundamento fáctico del cargo se encuentra obsoleto y superado con creces por la actualidad, tal como hemos señalado.

Mención aparte respecto de las mediciones realizadas. Nunca se habían obtenido las mediciones que se indican en el IFA, tampoco se refieren a si corresponden a ruidos ocasionales o no, cual fue la duración de las mediciones, si corresponden a todo el periodo horario o sólo un pick. Ponemos en duda y acreditaremos la falta técnica del informe, amén de su obsolescencia por los motivos antes señalados.

8.- Cargo 9: No cumplimiento del requerimiento de información efectuado en la Inspección Ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente el día 10 de septiembre de 2014, en específico, sobre los siguientes documentos: Autorización de modificación de cauce. Autorización de faena de extracción de áridos de empresa controlada y que incluya detalles de volumen de extracción. Comprobante de entrega de planos As built en SMA y plano actualizado de proyecto georreferenciado.

Es claro señalar que respecto de los cargos 1 y 3, esta parte los ha negado y por lo tanto mal podría tener autorizaciones de modificación de cauce y extracción de áridos, amén que se estaría sancionando doblemente ya que los cargos 1y3 contienen a este cargo 9, por razones obvias. Lo que si existe es una autorización de extracción por parte de Áridos Cachapoal, quien fue el realizó extracciones de material del estero Codegua.

En cuanto a los planos señalados, estos ya se encuentran en vuestro poder a propósito del programa de cumplimiento, por lo que también ha perdido vigencia dicho cargo.

9.- Cargo 10: Realizar eventos automovilísticos los días 6 y 7 de diciembre, a pesar de haber sido decretada una medida de clausura temporal total para dichos días.

Jamás el titular ha querido no cumplir con una medida cautelar solicitada por el SMA. En efecto, la resolución N°731 de fecha 04 de diciembre de 2014, de la Superintendencia de Medio Ambiente señala expresamente como medida provisional: "14°. la clausura temporal total del proyecto "Equipamiento Deportivo Autódromo Codegua" ("Proyecto"), del titular Inversiones La Estancilla S.A., cuya ubicación es en el sector La Estancilla, comuna de Codegua, Región del Libertador Bernardo O'Higgins, **específicamente los días 6 y 7 de diciembre de 2014, donde se pretendía llevar a cabo la Octava Fecha del campeonato CCV 2014**". En cumplimiento de ello, y no obstante haber sido notificado horas antes de

su inicio, el titular suspendió la fecha de motociclismo en los términos indicados en dicha resolución, no obstante los graves perjuicios económicos que ello significó, demostrando su buena fe. Esta parte entendió que lo suspendido era la carrera de motos, ya que en los puntos 11 y 12 de dicha resolución N° 713 se hace clara alusión a las motos y a la supuesta eventual mayor emisión de ruidos por su parte. Lo que efectivamente se desarrolló el día 07 de diciembre es solamente la prueba de dos vehículos Praga R1, en forma puntual y sin público y no como se señala erróneamente que se hizo caso omiso a la medida.

D.- CONSIDERACIONES DE DERECHO:

1.- Falta de una debida precisión en los cargos formulados y afectación del derecho a defensa:

De conformidad con el inciso 2° del artículo 49, de la Ley N° 20.417 (en adelante "LO-SMA), la Formulación de Cargos requiere de "(...) una descripción clara y precisa de los hechos que se estimen constitutivos de infracción y la fecha de su verificación, la norma, medidas o condiciones eventualmente infringidas y la disposición que establece la infracción, y la sanción asignada".

Al respecto, la Contraloría General de la República ha sostenido que "los cargos deben formularse en forma precisa y concreta, no bastando citar las normas infringidas" (en igual sentido, dictámenes N°s 63.086, de 2004 y 54.131, de 2007).

En referencia al dictamen antes citado, Luis Cordero Vega sostuvo que "*parte importante del correcto ejercicio del derecho a defensa se relaciona con la formulación de cargos, pues a través de ella el sujeto sabrá qué hechos concretos son los que la autoridad considera como constitutivos de infracción, y la posible sanción que la conducta infraccional acarrea. De ahí que su claridad y detalle sean sumamente relevantes para permitir una debida defensa*" (Cordero Vega, Luis, "Lecciones de Derecho Administrativo", Ed Thomson Reuters, 2015, p. 517.)

En términos generales, si se tiene a la vista la Resolución Exenta N°1, de fecha 30 de diciembre de 2014, es posible observar que no existe una conexión ni congruencia entre la parte considerativa y la parte resolutive de la referida resolución. En efecto, si bien en la parte considerativa de la Formulación de Cargos se cita un Informe de Fiscalización Ambiental y una serie de denuncias, no se describe de qué forma estos antecedentes respaldan cada uno de los cargos imputados a La Estancilla. Lo anterior, ha implicado a esta parte realizar un análisis acabado de cada uno de los documentos tenidos a la vista por parte de la SMA, para efectos de entender, inferir y delimitar en base a supuestos aquellos hechos que se estiman constitutivos de infracción.

Pero en términos específicos, respecto de los cargos 1 y 3, no existe una descripción detallada del cargo, no se señala fecha ni como mi representada ha podido cometer dicha acción, ni ningún otro elemento que lo permita describir. Basta con leer los cargos para darse cuenta de ello. Esto ha implicado un agravio del derecho a defensa de esta parte, toda vez que se desconoce con certeza y precisión los hechos que motivan la infracción de las normas presuntamente incumplidas.

2.- Concurrencia del principio "*non bis in idem*" respecto de los hechos imputados como constitutivos de infracción cargo N°6:

Respecto del cargo N°6 y que debería inhibir a al SMA de sancionar a La Estancilla, corresponde a la existencia de una sanción aplicada a La Estancilla por los mismos hechos y siguiendo los mismos fundamentos. Dicha sanción fue fruto del proceso sancionatorio sustanciado por Conaf y aplicado el Juzgado de Policía Local de Codegua.

De esta forma, volver a sancionar a La Estancilla respecto de los mismos hechos y por los mismos fundamentos implicaría la violación del principio del "*non bis in idem*", expresamente consagrado en nuestro ordenamiento jurídico, en virtud del cual se prohíbe sancionar dos veces a una persona o entidad por los mismos hechos.

Como es de su conocimiento, el principio del *non bis in ídem* se encuentra consagrado legalmente, al menos para el caso de la potestad sancionatoria de la SMA, en el artículo 60 inciso segundo de la LOSMA, el que prescribe que “*En ningún caso se podrá aplicar al infractor, por los mismos hechos y fundamentos jurídicos, dos o más sanciones administrativas.*”

El *non bis in ídem* en palabras del profesor Jorge Bermúdez, consiste en términos generales “*en la prohibición de sancionar a un mismo sujeto, dos o más veces, por un mismo hecho*” (Fundamentos del Derecho Ambiental 2da Edición, Jorge Bermúdez, 2014 p.489). Ahora bien, específicamente dentro del ámbito del Derecho Administrativo Sancionador se define como “*el derecho público del ciudadano a no ser castigado por el mismo hecho con una pena y una sanción administrativa o con dos sanciones administrativas, siendo indiferente que éstas operen en el tiempo de forma simultánea o sucesiva*” (Ibíd.)

Respecto a los requisitos de procedencia que la doctrina y jurisprudencia reconocen transversalmente, la llamada “tripe identidad” entre el sujeto, el hecho y su fundamento. Otros supuestos de aplicabilidad del *non bis in ídem* aceptado y exigido por la jurisprudencia corresponde a la identidad del bien jurídico protegido, que en el caso en comento, claramente es la misma; el aseguramiento del cumplimiento de la normativa ambiental vigente cautelando de esta forma el derecho constitucional de vivir en un medio ambiente libre de contaminación.

Adicionalmente, en esta materia la jurisprudencia ha sido clara en señalar que queda prohibida la doble punición, a partir de un mismo hecho, recogiendo en plenitud el principio *non bis in ídem*. Así, conviene tener a la vista lo fallado por la I. Corte de Apelaciones de Antofagasta en causa Rol N° 1184-2013 caratulada “Sociedad Trevizán y Epsa S.A. Con Secretaría Regional Ministerial de Salud de la Región de Antofagasta” en autos sobre procedimiento sancionatorio administrativo, se establece que “*si bien el principio non bis in ídem (no dos veces lo mismo) constituye un estándar de derecho internacional penal, ello no impide*

que se aplique en otras materias como civil y administrativa, por cuanto es una resultante del principio de la cosa juzgada, más aún que en el caso que nos ocupa, la imposición de multa, es una manifestación del poder sancionador del Estado, de manera que tiene características propias del derecho penal. En la especie, la Administración del Estado, a través de sus dos organismos, Secretaría Regional Ministerial de Salud de Antofagasta e Inspección Provincial del Trabajo de Antofagasta, han sancionado dos veces a la reclamante por los mismos hechos, lo que conforme a lo expuesto precedentemente no procede" (énfasis agregado).

Asimismo, la Corte de Apelaciones de Arica en causa Rol N° 86-2012, caratulada "Fisco de Chile con Empresas Servicios Marítimos y Transportes Limitada", en autos sobre procedimiento sancionatorio administrativo, también establece que "Desde la perspectiva administrativa, tiene dos vertientes este principio (ius puniendi). Por una parte, impide que un mismo hecho sea considerado a la vez delito penal y delito administrativo; y por otra, que un mismo hecho personal sea considerado a la vez objeto de dos sanciones de tipo administrativo; por ejemplo, que de un mismo hecho se deriven dos o más multas".

En la misma línea de los fallos antes citados, desde la doctrina, respecto a este principio se señala que "2°. El ius puniendi del Estado, ya sea en su manifestación penal o administrativa, dada la evidente naturaleza común, en su ejercicio debe respetar los mismos principios de legalidad y tipicidad, y sus derivados (culpabilidad y non bis in idem). En otras palabras, aunque exista una dualidad de sistemas represivos del Estado, en ambos casos, por su unidad material, aunque el procedimiento sea distinto, se han de respetar estos principios de fondo: es el mismo ius puniendi del Estado. Entonces los principios conocidos generalmente como del derecho penal, hay que considerarlos como principios generales del derecho sancionador, y tales principios tradicionales del derecho penal se aplican a la esfera sancionatoria administrativa" (Alejandro Vergara Blanco, estudio "Esquema de los Principios del Derecho Administrativo Sancionador" p.146)

3.- Considerar de Graves los cargos: la naturaleza y efectos de los hechos imputados no ameritan que la infracción sea calificada de grave, total falta de motivación en la clasificación como "Graves" de algunas de las infracciones imputadas.

En el resuelto segundo del oficio por el que se formularon los cargos de este procedimiento sancionador, se calificaron como graves las infracciones imputadas bajo sus numerales 1,2, 4,5,6,7, 8, 9 y 10 y como leves, el numeral 3.

Salvo en el caso de la infracción del N° 3, en todas las demás que han sido calificadas como graves, se carece por completo de cualquier tipo de motivación que justifique dicha calificación, lo que es contrario a derecho y lesiona gravemente el derecho constitucional del debido proceso, en particular, el derecho a defensa del imputado, conforme al artículo 19 N° 3 de la Constitución Política de la República y 11 de la ley N° 19.880.

En efecto, en los casos señalados, la formulación de cargos simplemente sostienen que la imputaciones merecen el rótulo de graves conforme con alguna del numeral 2 del artículo 36° de la LOSMA que prescribe que son graves diversas conductas, transcribiendo parte de las respectivas normas. No existe ningún fundamento en todo el oficio acusatorio por el que la autoridad siquiera intente justificar la razón de dicha calificación.

Sin esta justificación, nos encontramos ante una decisión inescrutable para la parte imputada. Por ejemplo, respecto de los cargos 2 y 5 se califican de graves por letra b haber generado riesgo significativo para la salud de la población y copulativamente letra e incumplir gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos, pero de manera alguna señala de qué forma ha ocurrido esto, lo cual además negamos. Dada la relación entre los artículos 35° letra a) y 36 N° 2 letra e) de la LOSMA, resulta evidente que no es posible motivar la gravedad de la infracción de la primera, solo citando la segunda. Ello equivaldría a señalar que el "incumplimiento de la RCA" hay sido "grave", ya que sus medidas se han "incumplido gravemente".

Lo anterior no es admisible en el contexto de un procedimiento sancionador. Para el ejercicio adecuado del derecho a defensa, quien es objeto de un cargo infraccional debe conocer los fundamentos de todos los aspectos relevantes de la imputación. En la especie, debe conocer los fundamentos al menos suficientes para dar por configurada la contravención, esto es, los hechos en virtud de los cuales se estimó incumplida una determinada RCA y las razones en virtud de las que se llegó a tal conclusión, pero también los hechos y razones en virtud de las que la SMA estima que el incumplimiento ha sido grave, esto es, que ha sobrepasado un determinado umbral de magnitud, intensidad, peligro, efectos concretos, etc., que le han permitido a la autoridad no calificarlos de leves. En realidad, en la especie para cualquier lector de los cargos resulta imposible determinar por qué motivos concretos, la SMA distinguió los incumplimientos que imputa en graves y en leves.

Lo mismo se puede decir respecto de los cargos 3 y 7, ¿Cuál es el daño ambiental que se atribuye, amén que se ha negado haber realizado al conducta del cargo 3, por esta parte; respecto del cargo 7, cómo existe este daño y puede ser grave si la propia normativa actual que regula la corta y tala de xerofítica señala que para ésta solo se debe dar aviso a Conaf, y no pedir autorización, siendo una sanción administrativa menor. Respecto del cargo 6, grave por letra e, pero de qué forma es gravemente incumplida, no lo indica. El cargo 8, grave por letra b, pero de manera alguna se señala el riesgo significativo; el cargo 9, grave por letra g, pero tampoco lo fundamenta. Lo mismo para el cargo 10.

La situación de falta de motivación a que nos enfrentamos, sí que es verdaderamente "grave", ya que obliga a La Estancilla CCMC a "defenderse a ciegas" de la calificación, sin tener certeza alguna de que argumentos debe desarrollar para efecto de ejercer su derecho de contradicción respecto de los hipotéticos fundamentos de la autoridad para arribar a dicha calificación. Lo único que nos queda es negarlo, pero eso no es una defensa.

Conforme con lo que ha sido la inveterada doctrina de la Contraloría General de la República esta ausencia de motivación, necesariamente implica que la

clasificación de gravedad ha sido en este caso arbitraria y por tanto antijurídica e ineficaz. Al verse alterado así nuestros derechos procesales de defensa y sin perjuicio de que en algunos cargos intentamos justificar por qué los hechos imputados no revisten a nuestro juicio mayor gravedad, el vicio ya está producido y no bastará que en una eventual sentencia se abunde extemporáneamente sobre los motivos de tal calificación. Dada la contravención, sólo cabe que los cargos, de ser sancionados, se hagan como infracciones leves.

El Segundo Tribunal Ambiental ha ahondado respecto de los requisitos para que una infracción pueda ser calificada de grave, indicando que para ello no basta la mera infracción, sino que además se requiere un efecto adicional, de cierta entidad, generado por la infracción para el caso específico. (Sentencia Segundo Tribunal Ambiental de 7 de mayo de 2015, Rol N°38-2014)

“Trigésimo: Que del tenor del encabezado del artículo 36 se puede deducir que para que una infracción del artículo 35 sea calificada como grave, se requiere además de la conducta típica en sí, que concurra alternativamente alguno de los efectos de las letras a) a la i) del numeral 2° del citado artículo 36. Es decir, la calificante está dada por un efecto adicional, de cierta entidad generada por la infracción, en el caso específico.

Trigésimo primero: Que lo anterior lleva a concluir a este Tribunal que como sucede en el caso de autos, si el no acatamiento de un requerimiento (se refiere a un requerimiento de información de la SMA) es ya una infracción al artículo 35, no puede esta misma conducta ser considerada nuevamente como una circunstancia que determine su gravedad. Por lo tanto, en virtud de una interpretación coherente y sistemática, para que proceda la aplicación del criterio contenido en la letra f) del numeral 2°, se debe entender que no se trata de un mero “no acatamiento”, pues ello ya está contemplado en la conducta tipificada en el artículo 35 letra j), sino que exige que el mismo esté revestido de una cierta entidad, que en este caso está dada por la urgencia material de la instrucción, requerimiento o medida dispuesta por la SMA”

De esta forma, para que la SMA pueda imputar una determinada infracción como de carácter grave, tiene que acreditar la existencia de alguna situación calificante de aquellas señaladas en el artículo 36 numeral 2) de la Ley N° 20.417, y específicamente en el caso, que el incumplimiento haya sido cometido "gravemente", de forma tal que su no acreditación mediante los cargos respectivos, produce que ella debe ser calificado necesariamente como leve. En la especie, como ya ha sido expuesto, el análisis efectuado por la SMA no ha sido suficiente para concluir que en los cargos imputados hay la gravedad necesaria.

4.- Principio de proporcionalidad.

La debida diligencia como causal de atenuante en materia sancionatoria, también se vincula con el principio de proporcionalidad, plenamente aplicable a las sanciones administrativas. Según lo ha señalado la doctrina, el principio de proporcionalidad supone **"una correspondencia entre la infracción y la sanción impuesta, con el fin de impedir que la ley autorice y que la autoridad tome medidas innecesarias y excesivas"**. Dicho principio se encuentra consagrado en el artículo 19 N° 3 inciso 7° de la Constitución Política de la Republica, en razón de que una ley aplicada " sin la racionalidad proporcionalidad puede ocasionar una desproporción en su aplicación, lo que impide este principio" (Alejandro Vergara Blacno, Esquema de los principios del Derecho Administrativo Sancionador".)

La jurisprudencia judicial también ha acogido la aplicación del principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, precisamente atendiendo a la conducta posterior del infractor. Así se ha declarado en sentencia de la Corte de Apelaciones de Santiago, de 19 de julio de 2010, Rol N° 10.667-2009:

"La previsión, hecha por el legislador, en orden a la posibilidad de corrección del hecho infraccional, por el propio infractor, valorando que proceda a subsanarla, a través de su perdón o rebaja, debe ser aplicada racionalmente de modo que si se opta por ésta, refleja en su proporcionalidad la diligencia con que procedió a la corrección. Y siendo del caso que se reaccionó de inmediato, solo una rebaja substancial puede demostrar que la potestad se ejerce ajena a cualquier arbitrariedad." (énfasis añadido).

5.- Necesidad de la sanción.

En doctrina se ha dicho que la sanción administrativa es un recurso ultima ratio, ello"... dado que la esencia de la función administrativa es la tutela del interés afectado por la infracción, la eficacia ordena ejercer primero los poderes que ponen término enmiendan dicha perturbación antes que sancionar al infractor.

La tesis descansa, entonces, en el núcleo sustancial del servicio administrativo: enmienda antes que castigo, giro en torno al agravio y no a su autor, potestades alternativas y no monopolio de la sanción. Es necesario avanzar hacia una dogmática de la sanción administrativa sobre estos criterios, propios del derecho administrativo. La actual concepción de la sanción como reacción exclusiva ante el ilícito obedece a una lógica propia del derecho penal que resulta ajena al fin y a los medios de la administración" (Arancibia Mattar, Jaime. El principio de necesidad de la sanción administrativa como potestad de ultima ratio". En Sanciones Administrativa, X Jornada de Derecho Administrativo. Editorial Legal Publishing, 2014.)⁴.

Considerando entonces que en este caso, mi representada no solo cumplió y cumple actualmente con la disposiciones legales supuestamente infringidas y, que además, reparó totalmente cualquier efecto que su acción pudo provocar, resulta que la imposición de una sanción es innecesaria, por lo que se solicita que en merito de esta evidencia la SMA, aprecie discrecionalmente la aplicación de una eventual sanción.

6.- En subsidio, existencia de circunstancias atenuantes:

En subsidio y, solo para el caso que esta SMA desestime los descargos realizados, solicito que se consideren las atenuantes del artículo 40, de la LSMA, y solicito que se tenga presente lo siguiente:

- a) La importancia del daño causado o del peligro ocasionado. Cuál ha sido el daño causado o peligro ocasionado, hasta este minuto no se aprecia.
- b) El número de personas cuya salud pudo afectarse por la infracción. Bien es sabido que sólo existe denuncia sin firma de 2 personas y no hay otras personas involucradas.
- c) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción. No ha existido ningún beneficio, sino todo lo contrario, hemos estado sin funcionar, sin operar, y cuando se ha operado, con serias restricciones que nos impusimos en el programa de cumplimiento. Para muestra de esto, el año 2015 no se realizaron 10 carreras por no pasar el control de emisiones de ruidos implementado para ello, agregando que dentro de las carreras suspendidas se encontraban las de mayor rentabilidad como el TC 2000, turismo nacional y Stock car, y que corren libremente en otros autódromos.
- d) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma. Jamás ha existido de mi representada, una intencionalidad manifiesta de ir en contra de la normativa ambiental, sino todo lo contrario.
- e) La conducta anterior del infractor. La presentación de DIA previa a la fiscalización, contacto con la comunidad, pago de multa por proceso sancionatorio de Conaf, inversión adicional realizada, la no sanción anterior de mi representada, etcétera, grafican claramente el interés de mi representada de cumplir con la normativa.

f) La capacidad económica del infractor. Durante todo el año 2015, no se cobró entrada al autódromo, los socios han financiado el proyecto, amén de deudas en el sistema bancario.

g) El cumplimiento del programa señalado en la letra r) del artículo 3º. Esta parte se ha opuesto tenazmente a la resolución N°8 de SMA, que declara por no cumplido el programa, lo cual consta en escrito de reposición deducido con fecha 19 de enero recién pasado.

h) El detrimento o vulneración de un área silvestre protegida del Estado. No se ha vulnerado ninguna área protegida.

i) Todo otro criterio que, a juicio fundado de la Superintendencia, sea relevante para la determinación de la sanción.

Son claras las acciones efectuadas por mi representada con posterioridad a la formulación de cargos tendientes a cumplir de manera aún mas óptima con esta obligación ambiental, lo cual latamente se ha descrito anteriormente.

Por tanto,

Ruego a usted, tener por deducidos los descargos antes indicados, acogiéndolos y procediendo a absolver a mi representada de los cargos imputados. En subsidio, y para el caso probable que se determine no absolver en uno o más de los cargos de autos, solicito que los cargos formulados sean catalogados de leves y se aplique el mínimo de multa que en derecho corresponda.

PRIMER OTROSÍ: Tenga por acompañado CD con prueba documental de respaldo a esta presentación junto con anexo de detalle de la misma.

SEGUNDO OTROSÍ: Se hace presente que La Estancilla hará uso de los medios de prueba que franquee la ley durante la instrucción de este procedimiento sancionatorio, a objeto de acreditar los hechos que fundamentan cada uno de los descargos. Estos medios de prueba buscarán acreditar las circunstancias objetivas de los supuestos de hechos de este procedimiento y las circunstancias subjetivas que configuran las circunstancias alegadas



Anexo 1

- Pertinencia Ingresado SEIA 01-08-2014
- Resolución Exenta N° 22 DEL 22-01-2014
- Resolución Exenta N° 220 del 03-11-2015

Anexo 2

- Detalle de Facturas Compra de Áridos
- Facturas de Respaldo Compra de Áridos

Anexo 3

- Informe de Monitoreo
 - Respaldo Medición de Ruidos
 - Calendario AIC 2015
 - Mediciones de Cabina
 - Informes de Ruido SMA
- Inversión en Ruidos
 - Facturas de Compra
 - Órdenes de Compra

Anexo 4

- 02-02-2015 Carta de Municipio Codegua a Claudio Leiva (Autorización Extr. Áridos)
- 10-03-2014 Carta de Inv. La Estancilla S.A. a DGA
- 15-05-2013 Carta de Municipio Codegua a Ricardo Leiva
- 26-05-2014 Municipalidad Codegua a Claudio Leiva (Aprobación Extr. Áridos)
- 27-01-2015 Inversiones La Estancilla S.A. a MOP

Anexo 5

- 01-04-2015 Acuerdo Inversiones y Municipalidad Codegua
- 01-07-2015 Pertinencia Ambiental Autódromo Codegua
- 05-02-2015 Ordinario N°217 SMA
- 05-11-2014 Ingreso Plan de Manejo a Conaf
- 08-04-2015 Ordinario N°14 Conaf
- 09-11-2015 Resolución Exenta N°230
- 11-12-2014 Acta Infracción Conaf
- 16-05-2015 Comprobante de Pago de Multa
- 17-03-2011 Sentencia Juzgado de Policía Local Codegua
- 17-03-2015 Ordinario N°78 Conaf
- 19-11-2015 Comprobante de Retiro Antecedentes Conaf
- 23-12-2014 Resolución 06-CA-012 Hoja 1 y 2
- 30-08-2015 Carta Ingreso Consulta de Pertinencia al SEA

Carpeta 06: TC2000

- Permiso Autoridades STC2000