

REF: Recurso de reclamación del titular, proyecto “*Subestación eléctrica Monte Mina y línea de transmisión eléctrica Parinas - Monte Mina*”, de Transelec Holdings Rentas Ltda.

ANT.: Resolución Exenta N° 202202101199, de 14 de abril de 2022, de la Comisión de Evaluación de la Región de Antofagasta

ADJ.: Antecedentes que indica.

Santiago, 30 de mayo de 2022.

Sra.
Valentina Durán M.
Directora Ejecutiva
Servicio de Evaluación Ambiental
Miraflores 222, piso 19
Santiago

TRANSELEC HOLDINGS RENTAS LIMITADA (“Transelec” o “Titular”), Rol Único Tributario N° 76.560.200-9, representada legalmente por David Igal Noe Scheinwald, cédula nacional de identidad N° 10.984.323-7, según consta en la personería acompañada, ambos domiciliados para estos efectos en Orinoco N° 90, piso 14, comuna de Las Condes, Santiago, a la Sra. Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (“SEA”) respetuosamente digo:

Que, por este acto, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (“Ley N° 19.300”), Transelec deduce recurso de reclamación de titular (“Reclamación”) respecto de la Resolución Exenta N° 202202101199, de fecha 14 de abril de 2022 (“RCA N° 202202101199/2022” o “RCA”) de la Comisión de Evaluación de la Región de Antofagasta (“Comisión”), que calificó desfavorablemente la Declaración de Impacto Ambiental (“DIA”) del proyecto “*Subestación eléctrica Monte Mina y línea de transmisión eléctrica Parinas - Monte Mina*” (“Proyecto”).

Como petición concreta de esta reclamación, el Titular solicita a la Sra. Directora Ejecutiva del SEA que tenga por interpuesto el presente recurso, lo admita a tramitación y, previa instrucción del procedimiento recursivo pertinente, lo acoja en todas sus partes, disponiendo que se deje sin efecto la RCA N° 202202101199/2022, en atención a las consideraciones aquí expuestas, y que se califique favorablemente la DIA del Proyecto. En subsidio, y en el improbable evento de que resuelva no calificar favorablemente la DIA, solicito respetuosamente a usted que ordene retrotraer el procedimiento de evaluación de impacto ambiental para poder dar respuesta y subsanar las observaciones planteadas.

I. ANTECEDENTES GENERALES

A. Procedencia de la Reclamación

La presente Reclamación se interpone al amparo del artículo 20 de la Ley N° 19.300, que dispone en su inciso primero:

“En contra de la resolución que niegue lugar, rechace o establezca condiciones o exigencias a una Declaración de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante el Director Ejecutivo. En contra de la resolución que rechace o establezca condiciones o exigencias a un Estudio de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante un comité integrado por los Ministros del Medio Ambiente, que lo presidirá, y los Ministros de Salud; de Economía, Fomento y Reconstrucción; de Agricultura; de Energía, y de Minería”.

Conforme consta en el expediente electrónico del Proyecto, la RCA N° 202202101199/2022 fue notificada al Titular con fecha 18 de abril de 2022, de conformidad al artículo 162 del D.S. 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ("RSEIA").

En consecuencia, la Reclamación ha sido deducida dentro del plazo de 30 días hábiles que establece la ley, de modo que corresponde que sea declarada admisible.

B. Antecedentes generales del Proyecto y del procedimiento de evaluación ambiental

El Proyecto consiste en la construcción, operación y cierre de (i) una subestación eléctrica (S/E) de 500/220 kV (S/E Monte Mina); (ii) una línea de transmisión eléctrica ("LAT" o "LTE") 2x500 kV S/E Parinas – S/E Monte Mina; y (iii) un seccionamiento de la línea de transmisión 2x220 kV Nueva Zaldívar – Andes.

La S/E Monte Mina estará constituida por un patio de 220 kV en configuración interruptor y medio, en tecnología AIS (*Air Insulated Switchgear*) con una capacidad de 2.000 MVA por barra. Contará con superficie disponible para futuras ampliaciones y conexiones.

Por otra parte, se contempla la construcción de una LAT de doble circuito de 500 kV, y energizada en 220 kV, de 123 km de extensión y que conectará la S/E Seccionadora Parinas con la Nueva S/E Monte Mina.

Además, el Proyecto considera el seccionamiento de la Línea de Transmisión 2x220 kV Nueva Zaldívar – Andes, a la altura de las torres 94 y 95, y mediante dos LAT paralelas de 5,8 km cada una que conectarán con la S/E Monte Mina.

A su vez, el Proyecto incluirá obras temporales de apoyo durante la fase de construcción, tales como:

- Una instalación de faena (oficinas, bodegas, talleres, sistema de manejo de aguas servidas, entre otros);
- Un campamento con capacidad para 1.000 personas;
- Frentes de trabajo móvil;
- Plazas de tendido; y
- Planta de hormigón.

El objetivo general del Proyecto es la transmisión y conectividad eléctrica, siendo parte de las Bases de Licitación contempladas en el Decreto Exento N° 4/2019, del Ministerio de Energía.

En este contexto, el Proyecto fue promovido por la Comisión Nacional de Energía en el proceso de expansión de la transmisión del año 2017. De acuerdo a lo indicado en el Informe Técnico Final del Plan de Expansión 2017, aprobado vía Resolución Exenta N°163 del año 2018, el Proyecto "*tiene como objetivo aumentar la capacidad de transferencia y mejorar la seguridad del sistema de transmisión nacional en la Región de Antofagasta. Además, el proyecto evitará el vertimiento de generación ERNC de la zona y el desarrollo futuro del*

potencial de generación local”. Adicionalmente a lo anterior, , este Proyecto “*permitirá grandes transferencias de energía entre los centros de generación ERNC del norte con los centros de cargas de la zona central del país*”.

En efecto, es importante destacar que la zona de emplazamiento del proyecto tiene un alto potencial de desarrollo para proyectos de generación fotovoltaico y eólico. De acuerdo a las estimaciones de la Comisión Nacional de Energía para el proceso de expansión de la transmisión 2021, hacia el año 2025 se espera que la zona presente una capacidad instalada de generación ERNC de 1.200 MW, la cual aumentará hasta los 4.480 MW el año 2030 y finalmente supere los 6.000 MW el año 2035. Este antecedente reafirma la necesidad de la ejecución del proyecto, de forma de evitar vertimientos de los recursos de generación de costo cero que reemplazarán la generación térmica a ser retirada en la zona norte del sistema, de acuerdo al plan de descarbonización vigente.

En razón de lo anterior, el Proyecto fue ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”) por medio de la correspondiente DIA, la cual fue admitida a trámite con fecha 22 de diciembre de 2020, conforme a lo dispuesto en el artículo 10 letra b) de la Ley N°19.300¹, y de acuerdo con el artículo 3 letra b) del RSEIA.

Durante el proceso de evaluación de impacto ambiental del Proyecto, el Titular presentó una Adenda, con fecha 27 de agosto de 2021, y una Adenda Complementaria, con fecha 25 de febrero de 2022.

Es relevante considerar que, en el marco del procedimiento de evaluación, se llevaron a cabo las reuniones establecidas en el artículo 86 del RSEIA con la Comunidad Atacameña de Peine. Asimismo, se desarrolló un procedimiento de participación ciudadana conforme a lo resuelto por el Director Regional del SEA de Antofagasta mediante Resolución Exenta N° 36, de 2 de febrero de 2021.

Con fecha 24 de marzo de 2022, el Director Regional del SEA de Antofagasta emitió el correspondiente Informe Consolidado de la Evaluación (“ICE”) con recomendación de rechazo, basándose en que no se habrían presentado los antecedentes técnicos suficientes para descartar los efectos, características o circunstancias de la letra b) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, que dan origen a la necesidad de evaluar un Estudio de Impacto Ambiental, además de no haber subsanado con precisión las inexactitudes planteadas en el Informe Consolidado de Aclaraciones, Rectificaciones y Ampliaciones Complementario (“ICSARA”).

Agrega el ICE, que las campañas en terreno para la componente avifauna informadas y detalladas por el Titular se considerarían insuficientes para descartar un efecto o impacto sobre la presencia de especies categorizadas como amenazadas, toda vez que no se habría realizado un levantamiento del tramo comprendido entre las estructuras 166 a 182 de la LAT, entre el Tranque de Relaves de Laguna Seca por el Norte y el Salar de Punta Negra por el Sur.

En cuanto al cumplimiento normativo, añade el ICE que el Proyecto no cumpliría con lo señalado en el literal b) del artículo 11 de la Ley N°19.300 y literal b) del artículo 6 del Reglamento del SEIA, ya que durante el proceso de evaluación no habría sido posible acreditar la no afectación a los recursos naturales, en específico a la biodiversidad.

Adicionalmente, menciona que el Titular tampoco habría cumplido con los requisitos técnicos y formales del Permiso Ambiental Sectorial (“PAS”) del artículo 138 del RSEIA,

¹ Líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje y sus subestaciones.

que establece el permiso para la construcción, reparación, modificación y ampliación de cualquier obra pública o particular destinada a la evacuación, tratamiento o disposición final de desagües, aguas servidas de cualquier naturaleza.

Por último, cabe señalar que el Proyecto fue sometido a votación por la Comisión en Sesión N° 10, de 1 de abril de 2022, procediendo a calificarlo desfavorablemente. En consecuencia, mediante la RCA N° 202202101199/2022 se resolvió calificar desfavorablemente el Proyecto.

C. Motivos por los que la Autoridad resolvió calificar desfavorablemente el Proyecto

Tal como hemos enunciado, mediante la RCA N° 202202101199/2022 se calificó desfavorablemente la DIA del Proyecto, sobre la base de que *“en el proceso de evaluación ambiental no se otorgó el Permiso Ambiental Sectorial contenido en el artículo 138 del RSEIA y el proyecto no presenta los antecedentes técnicos suficientes para descartar los efectos, características o circunstancias de la letra b) del artículo 11 de la Ley N°19.300, que dan origen a la necesidad de evaluar un Estudio de Impacto Ambiental, identificados en la sección 6.2 de este documento; y, el Titular no ha subsanado con precisión las inexactitudes planteadas en el Informe Consolidado, de Aclaraciones, Rectificaciones y Ampliaciones Complementaria”* (párrafo segundo, Considerando 11°).

Conforme a lo señalado en el Resuelvo 1° de la RCA, las razones del rechazo se detallan en los Considerandos 3°, 5°, 6° y 10° de la misma resolución, no obstante, son los Considerandos 5° y 6° los que se refieren en detalle a la materia.

En este sentido, el Considerando 6.1.2, indica que el Titular no habría presentado satisfactoriamente los requisitos y contenidos técnicos del PAS 138 del RSEIA, correspondiente al permiso para la construcción, reparación, modificación y ampliación de cualquier obra pública o particular destinada a la evacuación, tratamiento o disposición final de desagües, aguas servidas de cualquier naturaleza.

A consecuencia de lo anterior, de acuerdo a lo señalado en el Considerando 5.1 de la RCA, no sería posible concluir si el proyecto genera o presenta los efectos, características o circunstancias de la letra c) (*“a exposición a contaminantes debido al impacto de las emisiones y efluentes sobre los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire, en caso que no sea posible evaluar el riesgo para la salud de la población de acuerdo a las letras anteriores”*) y d) (*“la exposición a contaminantes debido al impacto generado por el manejo de residuos sobre los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire”*), ambas del artículo 5° del RSEIA.

Por otra parte, conforme a lo señalado en el Considerando 5.2, *“en relación con la representatividad de la información levantada en las campañas de terreno, el Titular no ha presentado la información requerida en el tramo sensible entre el tranque de relaves y el Salar de Punta Negra, entre las cuales se desarrolla actividad de vuelo y que se verá interceptada por la LTE del Proyecto. Por lo anterior, debido a que la información presentada es insuficiente, no es posible descartar la generación de efectos adversos significativos sobre la avifauna. Por lo anterior, no es posible descartar si el proyecto genera o presenta los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300, específicamente, la letra b) del Art. 6° del RSEIA”*.

En la sección III. del presente recurso, se describirá con mayor detalle las observaciones planteadas tanto por el SEA como por los Órganos de la Administración del Estado con

competencia ambiental sobre la materia y la forma en que estas fueron debidamente atendidas por Transelec.

II. CUESTIÓN PRELIMINAR: SUFICIENCIA, IDONEIDAD Y CONSISTENCIA DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Contrariamente a lo indicado en la RCA N°202202101199/2022, la información contenida en el expediente de evaluación ambiental del Proyecto es **idónea, consistente y suficiente** para concluir que éste no genera ni presenta los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300, en relación con el literal b) del artículo 6 del RSEIA respecto al componente avifauna.

Sin perjuicio de los fundamentos de hecho y de derecho que se expondrán latamente con este propósito en el desarrollo de este recurso, a continuación, se entregarán **antecedentes generales** sobre el procedimiento de evaluación ambiental que la **Sra. Directora Ejecutiva del SEA debiera considerar de antemano para calificar favorablemente el Proyecto.**

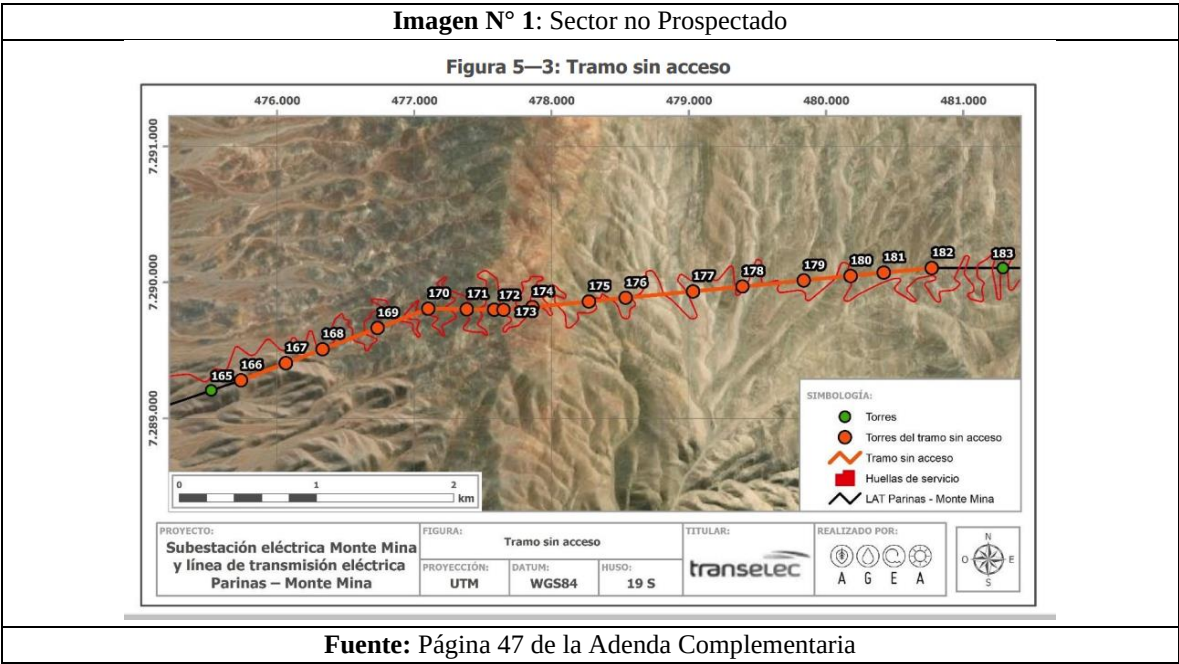
A. Sobre las actividades de prospección del trazado de la LAT

Durante la evaluación ambiental se entregaron a la Autoridad los resultados de 2 campañas de monitoreo de invierno y 3 campañas de monitoreo de verano respecto al tránsito aéreo y estudio específico de la avifauna en el área de influencia del Proyecto.

Mediante estas campañas, se prospectó aproximadamente el 95,8% del trazado de la LAT y se obtuvieron resultados que permitieron acreditar que el Proyecto no generaba ninguno de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300 en relación con cualquier especie de avifauna y, en particular, respecto a la Golondrina de Mar, Gaviota Garuma y Flamencos.

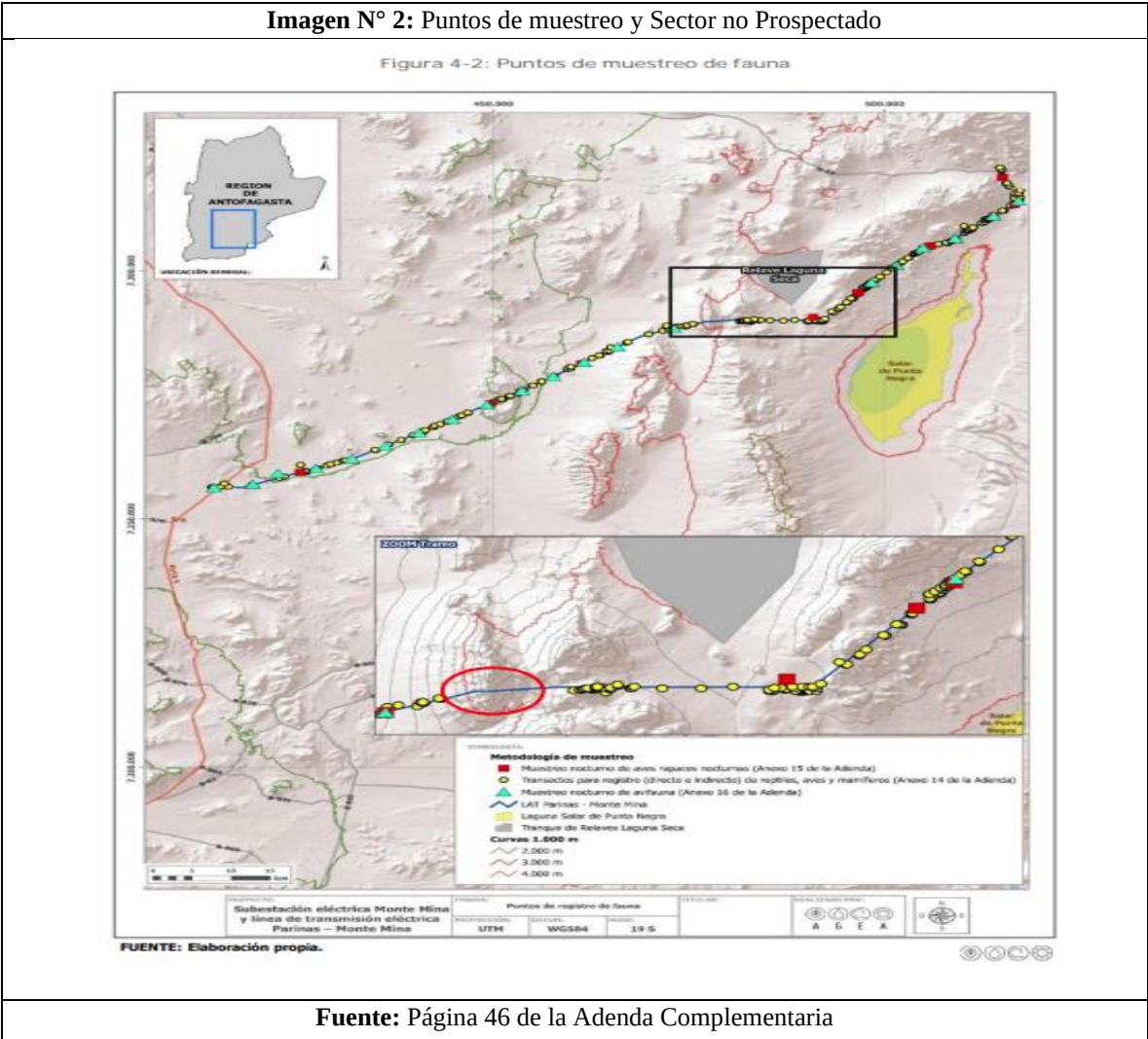
B. Respecto a la superficie no prospectada

Debido a condiciones de topografía y de accesibilidad, el Titular se vio impedido de realizar campañas de monitoreo de tránsito de aves y estudios específicos de las mismas en una extensión de aproximadamente 5,15 Km. ubicada entre las estructuras 166 a 182 de la LAT, distancia equivalente a un 4,2% de su trazado total ("Sector no Prospectado"), el cual se muestra en la siguiente fotografía:



Este sector corresponde a un **cordón montañoso** que, por sus características propias (ubicado a más de 3.000 msnm), **no presenta** las condiciones necesarias para ser utilizado como una ruta de tránsito ni como un hábitat de nidificación para la Gaviota Garuma, Golondrina de Mar y Flamencos. Ello, por cuanto los resultados de campañas de monitoreo y evidencia bibliográfica confirman que ninguna de las tres especies de aves señaladas realiza actividades reproductivas y de vuelo por sobre los 3.000 msnm.²

De manera ilustrativa, se acompaña una imagen de todos los puntos de muestreos realizados en el trazado de la LAT, destacando en un círculo rojo el Sector no Prospectado:



De la información expuesta, es posible concluir que el Sector no Prospectado **no corresponde a una zona de interés ni para el tránsito ni la actividad reproductiva de la avifauna en cuestión**, última circunstancia que no fue objetada por la Autoridad durante todo el proceso de evaluación ambiental.

C. En relación con el denominado “sector sensible” de posible tránsito de Flamencos identificado en las campañas de verano

Como es de su conocimiento, el tramo ubicado entre las torres 189 y 243 de la LAT, habría registrado en el pasado rutas de vuelo de Flamencos entre el Tranque de Relaves Laguna Seca y el Salar de Punta Negra (“Sector de Posible Tránsito”).

² Anexo 15 de la Adenda respecto de la Gaviota Garuma, Golondrina de Mar y para Flamencos cita N° 42 de la Adenda Complementaria (“Pantoja V, Barros R. 2018. Parina grande (página 104-105). En: Medrano F, Barros R, Norambuena HV, Matus R y Schmitt F. Atlas de las aves nidificantes en Chile. Red de Observadores de Aves y Vida Silvestre de Chile. Santiago, Chile.”)

Aun cuando durante las campañas de terreno no hubo registro de vuelos de Flamencos en el Sector de Posible Tránsito -en plena época reproductiva- Transelec propuso los compromisos ambientales voluntarios consistentes en (i) la instalación de disuasores de vuelo como acción preventiva para evitar eventuales colisiones y electrocuciones³, y (ii) el monitoreo semestral del funcionamiento de los disuasores durante los dos primeros años de operación del Proyecto⁴.

De esta forma, la evidencia empírica registrada en las campañas de verano de 2021 junto con la implementación de las acciones de control antes señaladas, permiten **resguardar el objeto de protección descartando la generación de efectos adversos sobre los Flamencos que hipotéticamente podrían utilizar la ruta aérea del Sector de Posible Tránsito** por razones reproductivas o alimenticias.

D. Diferencia entre Sector no Prospectado y el Sector de Posible Tránsito

Sin perjuicio de haberse acompañado durante la evaluación la información técnica (Figura 1-33 Anexo 02.01 de la DIA; Figura 5-3 Adenda y Figura 4-2 Adenda Complementaria) que confirma que el Sector no Prospectado **es un lugar distinto e independiente** al Sector de Posible Tránsito, **la Autoridad internalizó equivocadamente que se trataba de la misma superficie.**

Tanto es así que en el numeral 12° del ICE, se recomendó calificar en forma desfavorable el Proyecto -entre otros motivos- porque respecto a “[...] **el titular no realizó un levantamiento en terreno para la componente avifauna entre las estructuras 166 a 182 de la LAT (tramo de más de 5 km de extensión, comprendido entre el tranque de Laguna Seca por el norte y Salar de Punta Negra por el sur)**” (Énfasis agregado).

Asimismo, en este mismo considerando se señala que “[...] *La importancia de contar con un monitoreo que abarque la totalidad del tramo de la línea de transmisión radica en que, es necesario para descartar un eventual impacto a las especies Gaviota garuma, flamencos y golondrinas de mar, ya que, eventualmente en el tramo de la LAT sobre el cual no se posee información, se podría generar un efecto en estas especies provocando: emigración o interrupción de algún proceso biológico, por ejemplo, el de reproducción*” (Énfasis agregado).

Tal como podrá apreciar la Sra. Directora Ejecutiva en la Imagen N° 2 anterior, el Sector No Prospectado se encuentra a una distancia considerable del Sector de Posible Tránsito (aproximadamente 5 Km. hacia el Este), lo que sumado a las características propias del primero como cordón montañoso, impide que sea utilizado como una ruta de tránsito o como hábitat de nidificación de Flamencos, Gaviota Garuma y Golondrina de Mar, **descartándose de plano** que pueda provocarse un efecto de emigración o interrupción de algún proceso biológico de estas especies.

Por otra parte, la misma imagen muestra los puntos de monitoreo diurnos (círculos amarillos) y nocturnos (triángulo turquesa y cuadrado rojo) que fueron habilitados para detectar el tránsito de aves en todo el trayecto ubicado entre el Tranque de Relaves Laguna Seca y el Salar de Punta Negra.

³ Numeral 1.2.8 y 1.2.9 del Anexo 07 de la Adenda Complementaria, págs. 19 y 20.

⁴ Numeral 1.2.10 del Anexo 07 de la Adenda Complementaria, pág. 21.

De esta forma, yerra la Autoridad al afirmar que el Sector de Posible Tránsito (estructuras desde la 189 hasta la 243 comprendido entre el tranque de Laguna Seca por el norte y Salar de Punta Negra por el sur) no fue prospectado toda vez **que el expediente de evaluación contiene toda la información cartográfica y resultados de monitoreo de esta actividad en dicho lugar.**

Finalmente, se reitera que el Sector no Prospectado corresponde al cordón montañoso ubicado entre las estructuras 166 y 182, en que por sus características intrínsecas impide que sea utilizado como una ruta de tránsito o como hábitat de nidificación de Flamencos, Gaviota Garuma y Golondrina de Mar.

Así las cosas, se solicita respetuosamente a usted tener en cuenta esta aclaración para la resolución de este Recurso, **toda vez que tanto el Servicio Agrícola Ganadero (“SAG”) como la SEREMI del Medio Ambiente categorizan erradamente a estos sectores como una misma superficie.**

E. Breve reseña sobre las técnicas de monitoreo de aves utilizadas

En el caso de la Golondrina de Mar y Gaviota Garuma, se emplearon las mismas técnicas de monitoreo validadas por el SEA de Antofagasta en el marco de la evaluación ambiental favorable, en al menos 9 proyectos que se muestran a continuación:

PROYECTO	AUTORIZACIÓN
Parque Eólico Lomas de Taltal	RCA N° 202102001113, de 2 de diciembre de 2021
Proyecto Fotovoltaico La Sierra II	RCA N° 202102001112, de 2 de diciembre de 2021
Subestación Eléctrica Parinas y Línea de Transmisión Eléctrica Parinas Taltal	RCA N° 20210200164, de 27 de octubre de 2021
Seccionamiento Línea 2x220 kV El Cobre – Esperanza y Adecuaciones en S/E Centinela	RCA N° 20210200198, de 18 de noviembre de 2021
Parque Fotovoltaico Caliche	RCA N°20210200189, de 10 de noviembre de 2021
Parque Solar Fotovoltaico Pampa Librillo	RCA N° 20210200159, de 26 de noviembre de 2021
Línea de Alta Tensión Pampas Parinas	RCA N° 20210200146, de 12 de noviembre de 2021.
Parque Fotovoltaico Farol	RCA N° 20210200143, de 6 de diciembre de 2021
Línea de Alta Tensión Terra Parinas	RCA N° 20210200124, de 22 de septiembre de 2021.

En términos generales, esta metodología consistió en (i) identificar zonas con potencial reproductivo para ambas especies (con presencia de costras salinas para el caso de las Golondrinas Costeras y sectores planos sin intervención antrópica y con presencia de rocas medianas a grandes para la Gaviota Garuma); (ii) preparación de cartografía en que se indicara las superficies con potencial de nidificación; (iii) definición de transectos de largos variables en terreno para el monitoreo diurno y nocturno; (iv) Recorrido pedestre; y (v) monitoreos mediante escucha de vocalizaciones y visor nocturno.

Pues bien, el cuestionamiento de la idoneidad de las metodologías utilizadas por mi representada para el monitoreo de la avifauna deviene en un actuar arbitrario del SEA de Antofagasta por el hecho de haber validado las mismas técnicas en al menos nueve procedimientos de evaluación concluidos en el último trimestre del año 2021, de los cuales al menos tres corresponden a proyectos de líneas de transmisión.

A mayor abundamiento, la técnica de utilización de radares en la identificación de aves fue recientemente ejecutada de manera puntual en el país por un grupo de científicos italianos, quienes adaptaron radares marítimos para la detección de nocturna de vuelo de aves (Catoni et al 2017) y recientemente utilizado en un estudio chileno (Aguilar et al 2021, Revista Chilena de Ornitología).

Por su parte, y para el caso de los Flamencos, los resultados de los monitoreos en terreno no arrojaron ningún registro o evidencia de su presencia en el Sector de Posible Tránsito.

Dicho lo anterior, y tal como se explicará en detalle a lo largo de esta presentación, **las metodologías de monitoreo utilizadas son oportunas y suficientes para la detección y cuantificación de la avifauna en el área de influencia del Proyecto.**

F. Respecto a los eventuales sitios de nidificación de aves

A juicio de la Autoridad, Transelec no habría subsanado con precisión las inexactitudes planteadas en el ICSARA Complementario en el sentido que las campañas de monitoreo de terreno realizados en invierno y verano se consideraron como insuficientes para descartar un efecto o impacto sobre la avifauna, por ejemplo, por la eventual destrucción de estos sitios de nidificación durante la etapa de construcción del Proyecto.

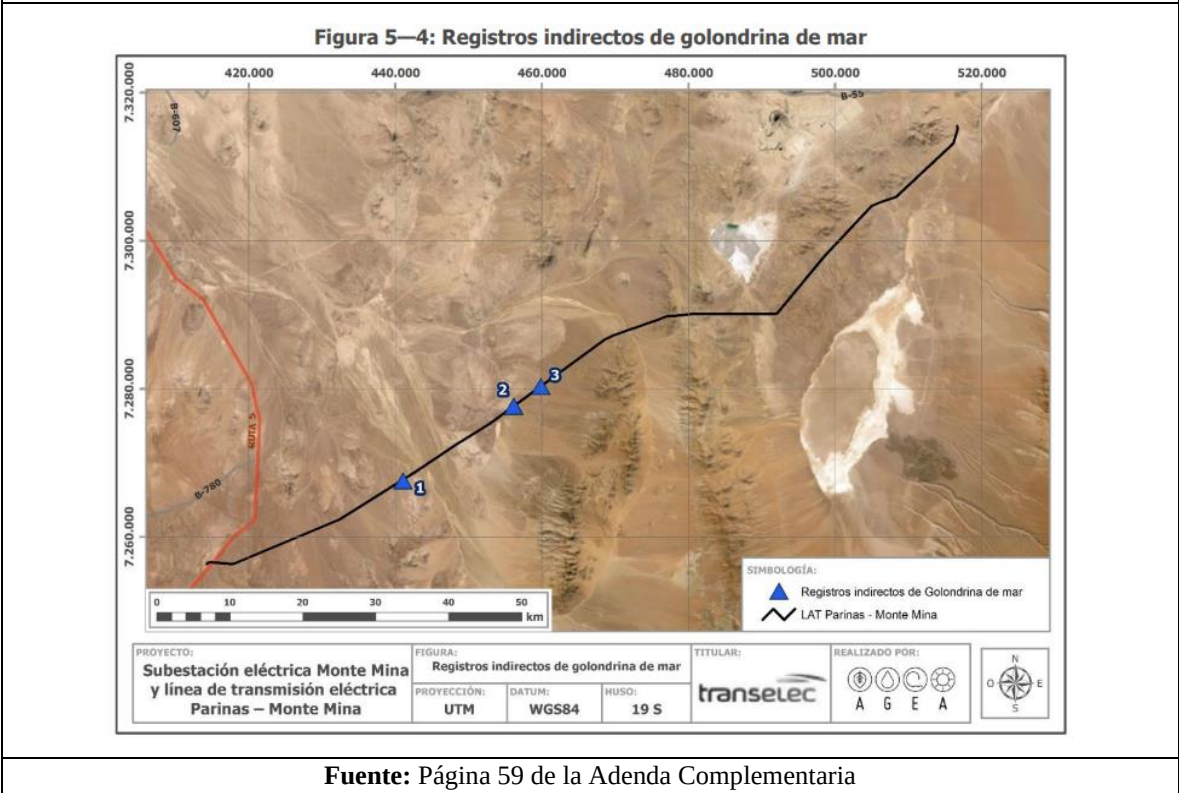
Sin embargo, en el Anexo 15 de la Adenda se constató que la Golondrina de Mar habría utilizado, para fines reproductivos, 3 sitios aislados⁵ que no se emplazaban en potenciales colonias de la especie y los que no presentaban características que evidenciaron el uso de los mismos durante la temporada reproductiva 2020-2021. Cabe señalar que, para el caso de la Gaviota Garuma y Flamencos, no se registraron hallazgos a este respecto.

A continuación, se muestran los lugares indirectos de registros⁶:

⁵ En dos de ellos se encontró la presencia de plumas, mientras que el sitio restante se presentaba un intenso olor a pescado.

⁶ El primer sitio se registró entre las torres N° 68 y 70 de la LTE, mientras que el segundo entre las torres N° 111 y 112, y el tercero restante entre las torres N° 121 y 122.

Imagen N° 3: Registros indirectos de sitios de nidificación de Golondrinas de Mar



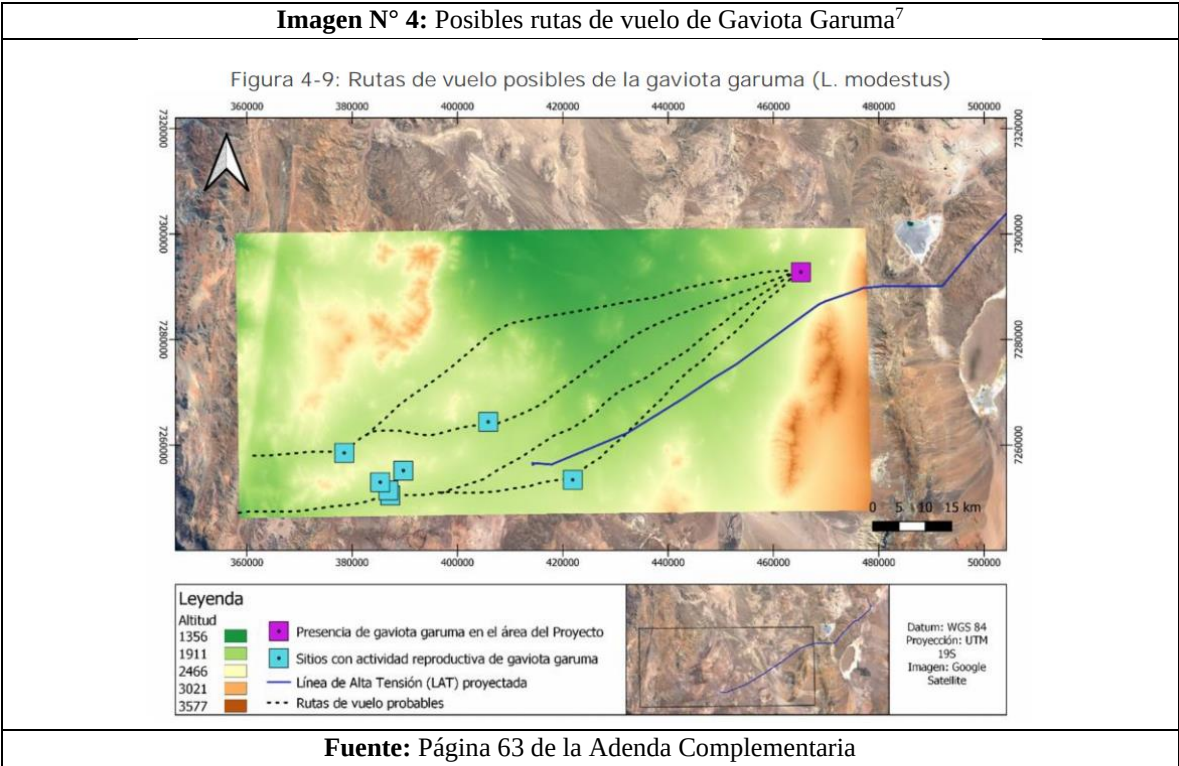
Fuente: Página 59 de la Adenda Complementaria

Considerando que solo se registraron **3 sitios aislados con potencial de reproducción** en el trazado de la LTE, los cuales se encontraban distanciados entre sí y sin registro de uso, Transelec se comprometió voluntariamente a efectuar un microruteo para tomar acciones de protección y preventivas para no afectar la eventual nidificación de la especie en estos sitios, en caso de existir un traslape entre la etapa de construcción del Proyecto con la época reproductiva de la especie.

De esta forma, es posible afirmar que durante la etapa de construcción del Proyecto no se afectarán los nidos de la Golondrina de Mar, teniendo en consideración las actividades de microruteo comprometidas y la solicitud del SAG contenida en su ORD N° 53, de 14 de marzo de 2022, para ampliar los microruteos hasta el mes de mayo de cada año, requerimiento que este Servicio no hubiere realizado en caso de estimarse la ineficacia de la actividad, validando de esta manera el compromiso.

G. Sobre las rutas de vuelo de Gaviota Garuma y el eventual impacto por colisión con las estructuras de la LTE

Finalmente, en el área de influencia del Proyecto se identificó solo una eventual ruta de vuelo de la Gaviota Garuma que se interceptaría con el trazado de la LTE, la cual se muestra en la siguiente imagen:



No obstante lo anterior, en el Anexo 16 de Adenda se confirmó que existe una **baja probabilidad de colisión** de la especie entre las estructuras 30 a 60 y 121 a 137 de la LTE, toda vez que (i) el vuelo detectado no se encontró relacionado a sus sitios de nidificación o colonias reproductivas; (ii) el trazado de la LTE no interfiere con ninguna de las rutas de vuelo asociadas a los sitios de nidificación conocidos y cercanos; y (iii) la Gaviota Garuma presenta alturas de vuelo conocidas muy superiores a los 30 metros de altura promedio de las estructuras de la LTE (página 34 del Anexo N° 15 de la Adenda).

En consideración a la debida protección de la especie y la categoría de conservación de la Gaviota Garuma, Transelec se comprometió a instalar, de manera preventiva, disuasores de vuelo entre las estructuras 30 a 60 y 121 a 137 de la LTE y la de evaluar su efectividad durante los 2 primeros años de la etapa de operación del Proyecto, aun cuando se acreditó metodológicamente que existía un bajo riesgo de colisión.

Por tanto, los antecedentes e información contenida en **la evaluación de impacto ambiental son suficientes y adecuados para descartar que el Proyecto pueda causar un impacto significativo por la colisión de esta especie con las estructuras de la LTE.**

III. EN RELACIÓN CON LA EVENTUAL GENERACIÓN DE EFECTOS ADVERSOS DEL PROYECTO

A. El Titular subsanó oportuna y adecuadamente las observaciones planteadas por el SEA y los Órganos de la Administración del Estado con Competencia Ambiental respecto a la avifauna

La RCA señala equivocadamente en su Considerando 5.2 que “*debido a que la información presentada es insuficiente, no es posible descartar la generación de efectos adversos significativos sobre la avifauna*”.

⁷ A la derecha del cuadrado morado que indica la presencia de la gaviota garuma, se observa primero el cordón montañoso y más a la derecha se observa la presencia del Salar de Punta Negra y del Relave Laguna Seca. Como se observa de la imagen, la ruta de vuelo de la Gaviota no se intercepta con la zona del cordón montañoso (“zona no prospectada”), ni tampoco con el salar ni el relave (“zona de posible tránsito”).

No obstante lo anterior, como se indicará a continuación, a lo largo de todo el procedimiento de evaluación el Titular presentó información idónea, consistente y suficiente, dando respuesta oportuna a las observaciones y requerimientos formulados por la Autoridad para descartar la generación de efectos adversos significativos sobre la avifauna.

A.1 Respecto a la DIA

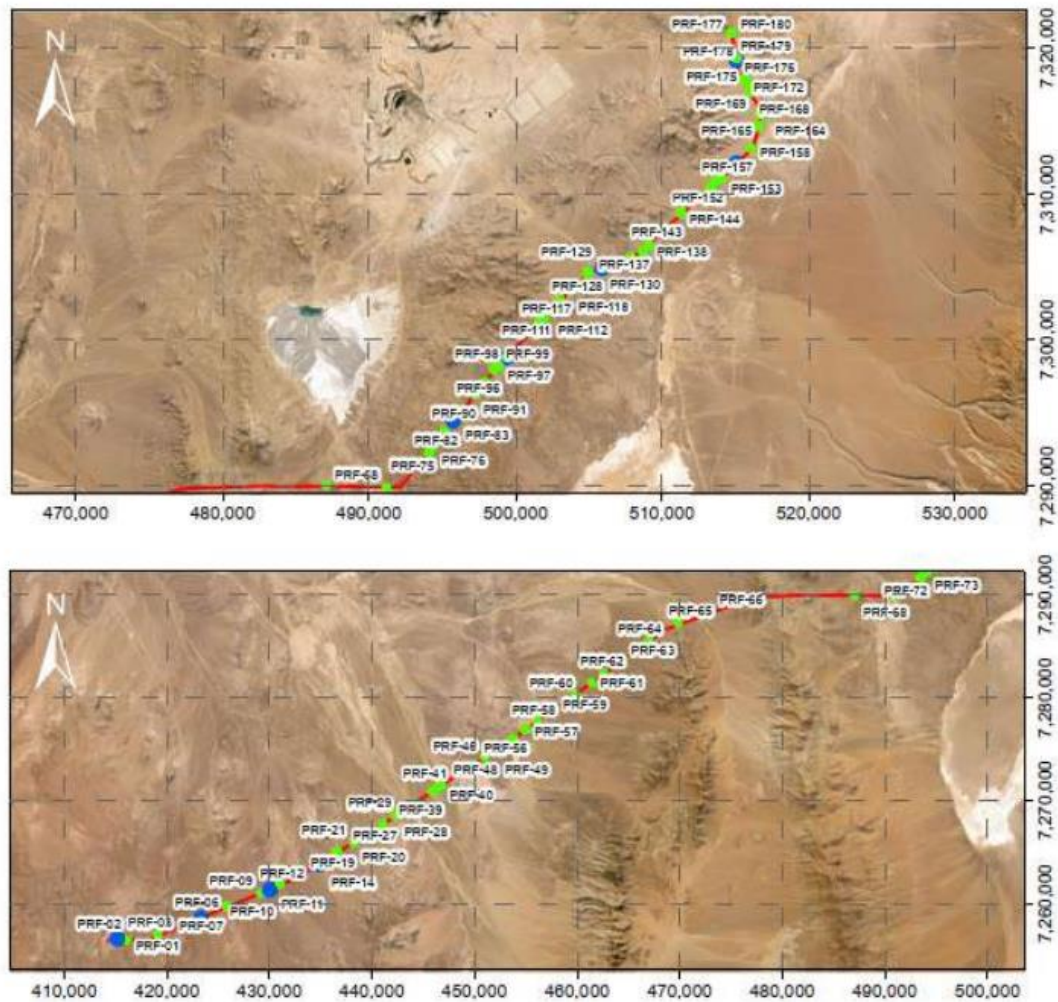
En la sección 1.2.3 ‘Fauna Terrestre’ del Anexo 02.01 ‘Caracterización Ambiental’ de la DIA, el Titular caracterizó la fauna de vertebrados terrestres que se encuentran en el área de influencia del Proyecto, tanto mediante la revisión de antecedentes bibliográficos como a través del levantamiento de información en terreno, exponiéndose en dicho documento el desarrollo y resultados de dicha metodología.

En este sentido, el Titular detalló que *“el levantamiento de información en terreno consideró una campaña en invierno (del 20 al 24 de agosto). Durante la campaña se contempló el uso de métodos de prospección dirigidos, considerando a anfibios, reptiles, aves y mamíferos como los taxones de interés y las actividades fueron ejecutadas por un equipo conformado por cinco especialistas”* (p. 1-135 del Anexo 02.01).

En particular, en las actividades de terreno, se contempló el establecimiento de Puntos de Registros de Fauna (“PRF”), los cuales fueron determinados teniendo en consideración las obras del Proyecto y la singularidad fisionómica del lugar, es decir, los PRF fueron ubicados en sitios que presentaban las mejores condiciones de microhábitat para la fauna (p 1-135 del Anexo 02.01).

Para una mejor comprensión, la ubicación de los PRF incorporados en la DIA se puede observar en la siguiente figura:

Imagen N° 5: Distribución de los PRF



Fuente: Figura 1-33 Anexo 02.01 de la DIA

Específicamente respecto de las aves terrestres, la metodología de monitoreo utilizada consistió en la definición de transectos siguiendo las recomendaciones realizadas por el SEA en su “Guía para la Descripción de los Componentes Suelo, Flora y Fauna de Ecosistemas Terrestres en el SEIA” y del propio SAG, en su “Manual para Evaluación de Línea Base Componente Fauna Silvestre” y la “Guía de Evaluación Ambiental Componente Fauna Silvestre”, en las cuales, no se hace mención alguna al uso obligatorio de radares para este propósito.

Al respecto, el Titular señaló que “estos transectos tendrán 100 m de largo y un ancho total de 60 m (30 m a cada lado del eje de desplazamiento). Durante el recorrido de los transectos se registrarán los individuos mediante avistamiento directo, empleando binoculares, o mediante el registro auditivo del canto o vocalización” (p. 1-136 del Anexo 02.01).

Como diagnóstico a la caracterización del área de influencia del Proyecto, se indicó en el Anexo 02.01 de la DIA que, durante la visita en terreno se registraron de manera directa 3 especies, minero grande (*Geositta isabellina*), minero de la puna (*Geositta punensis*) y chirihue dorado (*Sicalis auriventris*), las cuales no se encuentran en ninguna categoría de conservación. Sin embargo, mediante medios bibliográficos se afirmó que la zona contaba con registro de Gaviota Garuma.

Adicionalmente, en el Anexo 02.03 de la DIA se incorporó un ‘Estudio de Tránsito Aéreo y Análisis de Riesgo para Avifauna’, con el propósito de analizar específicamente el riesgo de electrocución y colisión de avifauna con la LTE.

Conforme explica el referido estudio, se realizó un análisis del Proyecto, con énfasis en la LAT, además de una amplia revisión bibliográfica y cartografía disponible, para posteriormente realizar la ya mencionada campaña de terreno de 4 días y 3 noches de duración, para estudiar el tránsito aéreo de aves durante el mes de agosto de 2020.

Por su parte, para la determinación de estaciones de muestreo se realizó un estudio cartográfico, mediante el cual se identificaron sectores sensibles de la LAT donde pudiese generarse colisión con el tendido, todo basado en antecedentes bibliográficos, condiciones topográficas que favorecieran el tránsito aéreo como quebrada, cuencas, valle o líneas de cumbres y proximidad a sitios donde existe registro de nidificación o asentamiento de aves (p. 4 del Anexo 02.03), sin que se haya registrado el tránsito aéreo de aves.

En lo relativo al riesgo de electrocución, el mencionado estudio concluyó que no existe riesgo alguno para las aves en consideración a la altura y las medidas de los pasantes laterales horizontales, desde la estructura vertical, hasta los conductores y relacionando estas distancias con el tamaño (longitud) y la envergadura alar de las especies de aves, presentes y potencialmente presentes en el área de influencia del Proyecto.

Luego, se descartó también la existencia de un riesgo mediano o alto de colisión de la Gaviota Garuma con las estructuras de la LTE en atención a que los sitios más próximos en que fueron identificados colonias reproductivas o sitios de nidificación (Los Vientos y Mina Nitona) se encuentran ubicados a 10 km. hacia el **Noroeste** y 28 km. hacia **Oeste**, respectivamente, del punto más próximo de la LTE (pág. 24 del Anexo 02.03 de la DIA).

Sobre la base de dicha información, el Titular pudo concluir que el Proyecto no generará un impacto significativo sobre especies silvestres en estado de conservación, así como tampoco implicará alteraciones sobre la diversidad biológica.

Ahora bien, y sin perjuicio de la abundante información presentada por el Titular en la DIA, sobre la base de lo informado por el SAG en su oficio Ord. N° 12, de 14 de 2021, y la SEREMI de Medio Ambiente en su oficio Ord. N° 037, de 2021, el Director Regional del SEA de Antofagasta formuló las siguientes observaciones en el ICSARA:

- a) Aclarar si hubo zonas que no fueron prospectadas del área de influencia;
- b) Requerir una nueva campaña de monitoreo de la Gaviota Garuma en época de verano, la cual coincide con su actividad reproductiva;
- c) Precisar la altura, dirección de vuelo y número de individuos que potencialmente puedan transitar por el área de influencia del Proyecto y que puedan colisionar con las estructuras, desde o hacia los sitios de nidificación en el desierto. Para ello, se ordenó utilizar técnicas *ad-hoc* para el monitoreo, tales como radares, previniéndose que las técnicas de escucha de vocalizaciones nocturnas subestiman los valores;
- d) Utilizar metodologías idóneas para localizar nidos de la Golondrina de Mar en época reproductiva; y
- e) Descartar potenciales colisiones de Flamencos con la LTE en consideración que la LAT cruza en su sección norte el Tranque de Relaves Laguna Seca de Minera Escondida, zona en la que es usual registrar tránsito aéreo de Flamencos en época de alimentación y/o reproductiva.

A.2 Sobre la Adenda

En la Adenda presentada el 27 de agosto de 2021, el Titular dio respuesta a la totalidad de las observaciones planteadas por la Autoridad sobre esta materia (respuesta 5.6).

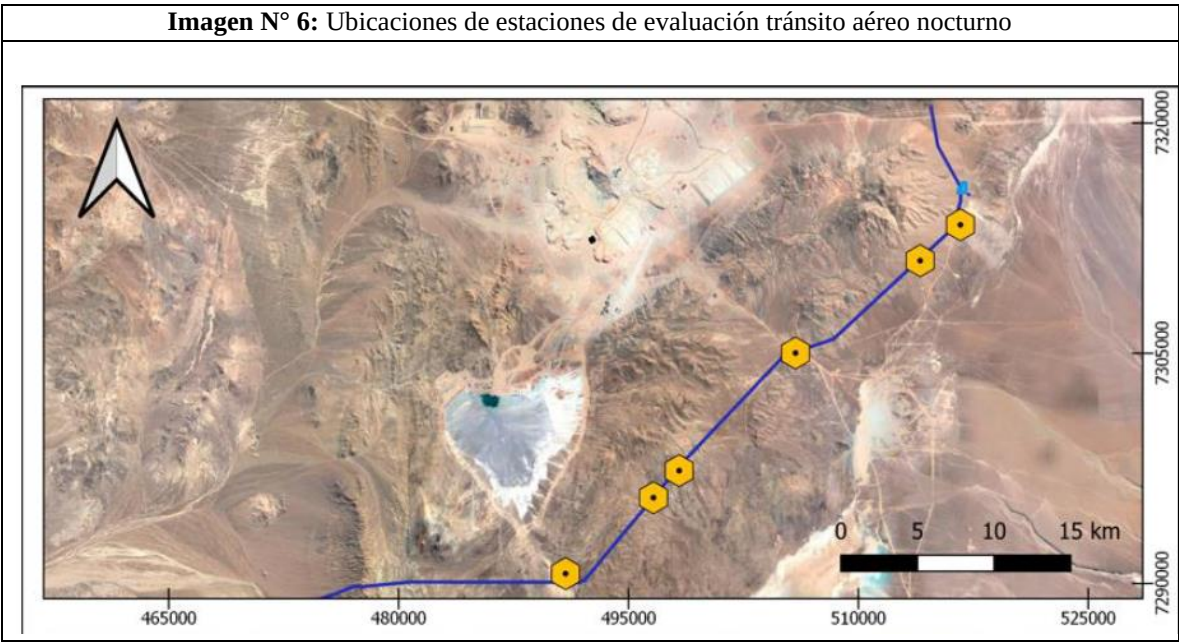
Específicamente, el Titular hizo presente que se realizó **una nueva campaña de línea de base de fauna terrestre para época estival** (enero de 2021), especificando que, si bien en la campaña de invierno 2020 se establecieron 558 PRF, en la campaña de verano de 2021 (incluida en el Anexo 14 de la Adenda) se fijaron 1.204 PRF.

Explicó, además, que el único tramo de la LTE que no pudo prospectarse por condiciones geográficas riesgosas correspondía a aquel ubicado entre las torres 166 a 182, sector que, por las características propias del terreno, cordón montañoso, impide que sea utilizado como una ruta de tránsito o como hábitat de nidificación de Flamencos, Gaviota Garuma y Golondrina de Mar.

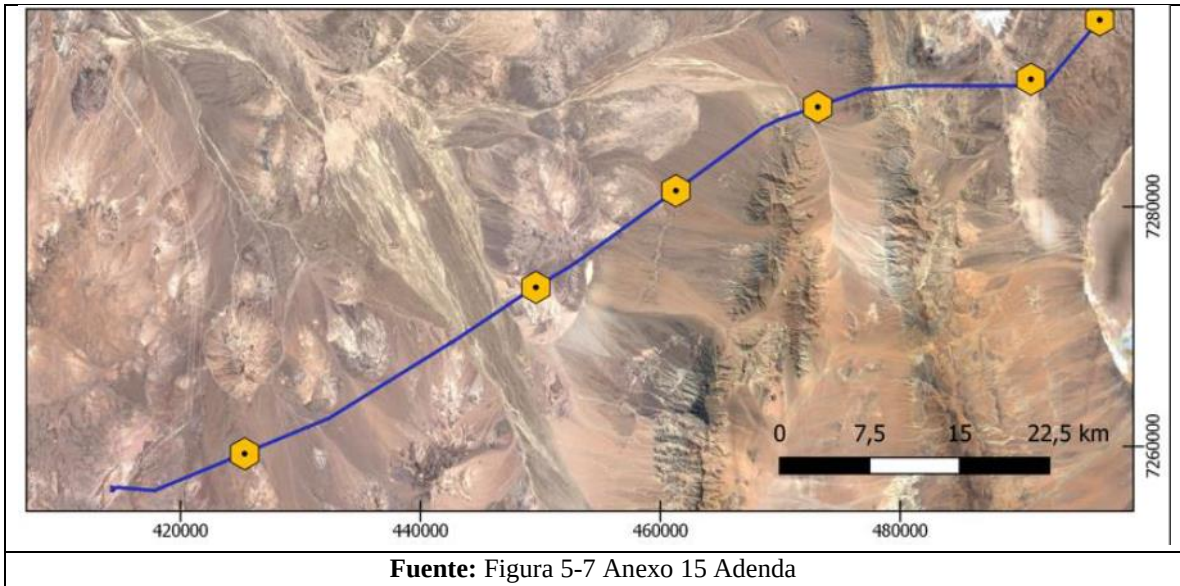
Asimismo, Transelec indicó, en síntesis, que en el marco de la preparación de la Adenda se realizaron dos nuevas campañas, durante enero de 2021 (incorporada en el Anexo 15 de la Adenda⁸) y febrero de 2021 (incorporada en el Anexo 16 de la Adenda⁹), donde se realizaron observaciones del tránsito aéreo y se realizó una revisión del área de influencia del proyecto para determinar la posible presencia de actividad reproductiva de la Gaviota Garuma y otras especies potencialmente existentes en el área.

En efecto, el levantamiento de información en terreno realizado en el Anexo 15 de la Adenda, denominado “*Evaluación Tránsito Aéreo y Actividad Reproductiva de Gaviota Garuma y Golondrina de Mar*”, contempló un estudio de tránsito aéreo nocturno, para lo cual se seleccionaron 10 sitios para establecer estaciones de evaluación, los cuales fueron determinados en atención a las características de la cuenca (mayor campo visual), evaluándose dos horarios, uno al crepúsculo y otro al amanecer coincidiendo con el horario de desplazamiento de estas especies (p. 24 del Anexo 15 de la Adenda).

Para una mejor comprensión, en la imagen siguiente se muestra el lugar de emplazamiento geográfico de las estaciones de monitoreo nocturno:



⁸ Evaluación de Tránsito Aéreo y Actividad Reproductiva de Gaviota Garuma y especies de Golondrina de Mar.
⁹ Estudio de Tránsito Aéreo y Análisis de Riesgo para Avifauna.



Es decir, y tal como lo había solicitado la Autoridad, el Titular actualizó el estudio de tránsito aéreo presentado en la DIA, centrándolo en la época reproductiva de la Gaviota Garuma y Golondrina de Mar, considerando específicamente los sobrevuelos nocturnos.

Cabe tener presente que, el Anexo 15 de la adenda, igualmente realiza nuevos esfuerzos en terreno para evaluar la actividad reproductiva de estas especies, para lo cual, respecto a la Gaviota Garuma, se establecieron 383 nuevos puntos de muestreo¹⁰ de 100 mt. de radio cada uno, mientras que, para la Golondrina de Mar, se fijaron 44 transectos de largo variable¹¹, implicando la prospección de avifauna en un total de 52,2 km lineales adicionales.

Por otra parte, en relación con la observación referida a altura, dirección de vuelo y número de individuos que potencialmente puedan transitar por el área de influencia del Proyecto, el Titular reiteró que se realizaron 2 estudios adicionales de tránsito aéreo, en el mes de enero y febrero de 2021, cuyos resultados fueron incorporados en los Anexos 15 y 16 de la Adenda, los cuales abordaron todos los aspectos requeridos por la Autoridad.

Sin perjuicio de la información detallada que contienen los referidos Anexos, es relevante destacar en esta instancia, que los estudios consideraron un conteo continuo de aves en desplazamiento por cada punto, en sentido perpendicular a las futuras estructuras del Proyecto, por un periodo de tiempo regular, de 180 minutos. Durante cada periodo de observación, se registró el número total de aves en tránsito (descartando aquellas que se encuentran posadas o desplazándose sin atravesar el eje del punto de observación), se identificaron la(s) especie(s), la agregación (consignando el tamaño de bandada), la hora (especialmente diurna o nocturna), el tipo de vuelo, la trayectoria o dirección del vuelo respecto del eje mayor de la futura estructura y la altura de vuelo, considerando tres niveles: 1) debajo, 2) a la altura o 3) sobre el tendido.

Asimismo, es relevante considerar que específicamente para la evaluación del tránsito aéreo se contempló la evaluación del tránsito aéreo de avifauna durante el día y noche con el propósito de detectar y cuantificar la frecuencia de tránsito de avifauna en el área, además de registrar la ubicación espacial de los avistamientos e inferir las direcciones y alturas de vuelo. Particularmente, las evaluaciones nocturnas se realizaron entre las 20:30 y las 00:30 h; y las 02:30 y 06:30 h utilizando una cámara térmica marca FLIR® modelo Scout.

¹⁰ Figura 5-8 Anexo 15 Adenda.

¹¹ Figura 5-9 Anexo 15 Adenda.

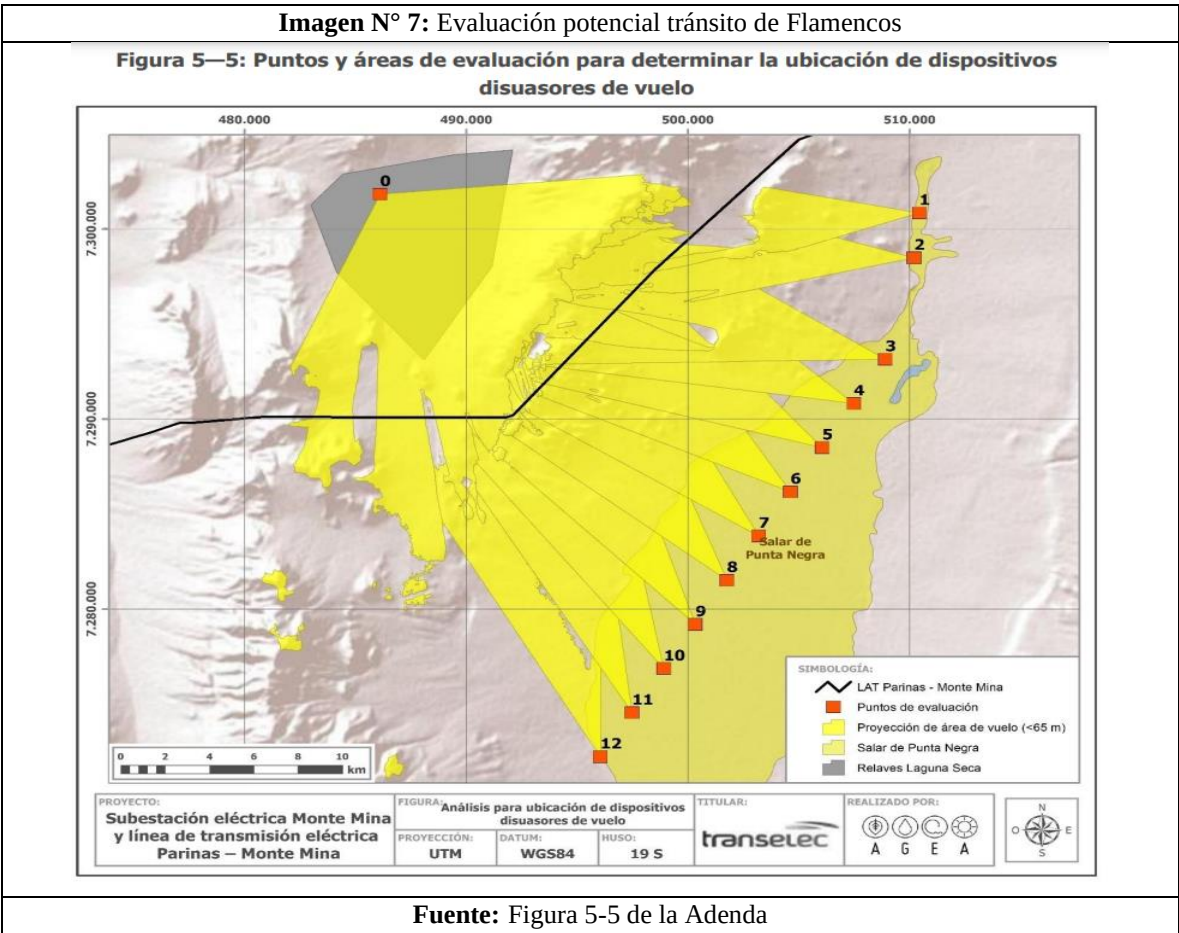
Por su parte, el Titular indicó que en el marco de la preparación de la Adenda se realizó un estudio específico para la Golondrina de Mar en el mes de enero de 2021, conforme a lo solicitado por la Autoridad, cuyos resultados se incluyeron en el informe presentado en el Anexo 15 de la Adenda.

En este estudio se constató que la Golondrina de Mar habría utilizado, para fines reproductivos, 3 sitios aislados que no se emplazaban en potenciales colonias de la especie y los que no presentaban características que evidenciaran el uso de los mismos durante la temporada reproductiva 2020-2021.

En razón de lo anterior, Transelec se comprometió voluntariamente a efectuar un microruteo para tomar acciones de protección y preventivas con la finalidad de no afectar la eventual nidificación de la especie en estos sitios, en caso de existir un traslape entre la etapa de construcción del Proyecto con la época reproductiva de la especie en el tramo comprendido entre las torres 68 a 70, torres 110 a 113 y torres 121 a 123, tal como se describe en la Tabla 9.1.11 de la RCA.

En tanto, en relación con la posible presencia de flamencos en la sección norte de la LAT, el Titular indicó que, en las campañas de monitoreo de fauna realizadas, cuyos resultados se entregaron tanto en la DIA y en las campañas sobre aves realizadas en la Adenda (Anexo 15 y 16), **no se detectó la presencia o tránsito de flamencos por el sector.**

Teniendo presente la existencia de registros pasados de Flamencos en el sector del Tranque de Relave Laguna Seca de Minera Escondida, se analizaron distintas direcciones de vuelos que podrían tomar estas especies entre el mencionado relave y el Salar de Punta Negra, para lo cual se determinan 12 puntos de análisis conforme se observa en la siguiente figura.



Considerando que los Flamencos vuelan a una altura de 65 metros o mayor, es decir, a una altitud muy superior al tamaño de las estructuras de la LTE, pudo descartarse que el Proyecto

pudiera afectar las actividades reproductivas y alimenticias de la especie, sin perjuicio de lo cual se propuso instalar voluntariamente disuasores de vuelo para efectos de prevenir cualquier riesgo de colisión entre las torres 189 y 243, tal como se describe en la Tabla 9.1.9 de la RCA.

Como es posible apreciar, el Titular dio respuesta cabal a cada una de las observaciones formuladas en el ICSARA en relación con los riesgos asociados al tránsito de vuelo (potencial riesgo de colisión y electrocución) como también a la reproducción de cada una de las especies en cuestión.

No obstante lo anterior, y de una manera casi antojadiza el SAG, mediante oficio Ord. N° 277, de 2021, y la SEREMI de Medio Ambiente, mediante oficio Ord. N° 414, de 2021, se pronunciaron con observaciones respecto de la información presentada por el Titular en la Adenda.

Sobre la base de dichas observaciones, el SEA formuló nuevas observaciones en el ICSARA Complementario respecto a los puntos ya planteados, las cuales pueden resumirse en (i) la presentación de nueva información sobre el uso que dan las especies de avifauna al área de influencia del Proyecto, utilizando técnicas de monitoreo adecuadas y sensibles, y (ii) efectuar el monitoreo terrestre del Sector no Prospectado en relación con el eventual tránsito de aves y utilización de dicha superficie para fines reproductivos.

Finalmente, y tal como podrá apreciar la Sra. Directora Ejecutiva, **no existe una fundamentación sobre cómo la basta información presentada no habría abordado el descarte de los impactos significativos sobre las especies de aves** ni por qué los monitoreos ejecutados no habrían sido lo suficientemente sensibles, además de no tomar en consideración que **la zona no prospectada no cuenta ni con las características para ser una zona de nidificación ni tampoco de ser una zona de tránsito aéreo.**

B. Existen antecedentes suficientes y adecuados para concluir que el Proyecto no generará impactos significativos sobre la avifauna

Conforme se explica a continuación, sobre la base de la abundante información presentada durante la evaluación ambiental del Proyecto, **y que se expone en detalle en la DIA y en ambas Adendas**, es posible concluir que el Proyecto no genera efectos adversos significativos sobre la avifauna, específicamente sobre especies de aves clasificadas en categorías de conservación.

B.1 En relación con las Golondrinas de Mar

Conforme a lo señalado en la respuesta 4.2 de la Adenda Complementaria y en el Anexo 15 de la Adenda, el Titular **ha aplicado metodologías específicas y efectivas para el monitoreo de las Golondrinas de Mar.**

En efecto, debido a las características particulares del sustrato salino donde estas especies establecen sus nidos, antes del levantamiento de información en terreno se realizó un análisis del área de influencia del Proyecto para identificar potenciales zonas de reproducción.

Con este propósito, se realizó una clasificación supervisada de imágenes satelitales en un *buffer* de 250 mt. a cada lado del trazado de la LAT. Para la clasificación supervisada se utilizaron imágenes satelitales *Landsat-8 Operational Land Imager* (OLI) obtenidas desde el *United States Geological Survey* (USGS; resolución espacial 30 mt.).

Estas imágenes se pre-procesaron para corregirlas y calibrarlas. En un “*shapefile*” de puntos se marcaron las áreas donde se conocen a priori las clases que se desea clasificar (colonias de nidificación conocidas para la especie), las que se utilizaron como áreas de entrenamiento.

Para la detección de clases (potenciales áreas de nidificación) se utilizó el algoritmo *Random Forest*, ya que generalmente presenta un mejor desempeño computacional y ha sido utilizado con éxito en ambientes áridos.

Esta clasificación **permitió elaborar un mapa del hábitat de nidificación potencial de las especies de Golondrinas de Mar en el área del Proyecto**. Este mapa contribuyó a guiar y concentrar los esfuerzos de muestreo en terreno en periodo estival en las áreas con mayor probabilidad de presencia de nidos de estas especies.

Para la detección de sitios de nidificación en las áreas identificadas, se realizaron transectos de largo variable (en función de las características del sitio) con un ancho de 60 mt. (30 mt. para cada lado del eje central de la LTE). Estos transectos se recorrieron de manera pedestre y para facilitar la detección de los nidos (orificios en la costra salina) se usaron binoculares. En el caso de registrarse orificios con las características potenciales de ser un nido, se prospectó con un endoscopio el interior de la cavidad para confirmar o descartar su uso.

Por su parte, respecto del tránsito aéreo, teniendo en consideración las particularidades de la especie, **se diseñó y ejecutó una evaluación del tránsito aéreo de avifauna durante la noche**. El objetivo de esta evaluación fue detectar y cuantificar la frecuencia de tránsito de estas especies en el área del Proyecto, además de registrar la ubicación espacial de los avistamientos e inferir las direcciones y alturas de vuelo. Para esto, y considerando sus conductas de vuelo nocturnas, las evaluaciones se realizaron entre las 20:30 y las 00:30 hrs.; y las 02:30 y 06:30 hrs. Para la observación de los ejemplares se utilizó una cámara térmica marca FLIR® modelo Scout.

Como la frecuencia de visita de los progenitores al nido puede no ser diaria, la evaluación nocturna se complementó con la instalación de trampas cámara en los nidos identificados como activo, para evaluar la frecuencia de visita y su duración.

En cuanto a la validez de la metodología específica aplicada para esta especie, es posible afirmar que el estudio realizado para el Proyecto se han aplicado métodos de mayor o igual detalle y precisión para la detección de estas especies, incluso respecto a otros proyectos recientemente aprobados ambientalmente en la Región de Antofagasta y cuyas metodologías no fueron cuestionadas por la Autoridad, tal como se expuso en el Acápite II de este recurso.

En relación con la detección de nidificación y el eventual impacto por destrucción de nidos, es relevante considerar que en la Respuesta 5.6.f) de la Adenda, referida a la campaña específica realizada para estas especies, descrita en su Anexo 15, cuya metodología y esfuerzo aplicado se ha resumido con anterioridad, se indica que se registró evidencia de un posible uso reproductivo en 3 sitios, pero ninguno de ellos presentó características que evidenciaran que hubiesen sido utilizados en la temporada reproductiva 2020-2021.

En dos de estos sitios las evidencias correspondieron a la presencia de plumas dentro de la cavidad y en el tercer sitio, se presentó un intenso olor a pescado en su interior, siendo esta condición característica de los nidos de Golondrinas de Mar.

Como bien se ha indicado, los orificios identificados como nidos potenciales no estaban en uso en la temporada reproductiva reciente, ni tampoco constituyen un área de nidificación.

No obstante lo anterior, teniendo presente la potencial presencia de la especie en los tramos indicados dado el tipo de sustrato existente, en la Adenda se comprometió voluntariamente a efectuar un microrroteo para detectar nidos de Golondrina de Mar, que permitirá prevenir la afectación de nidos activos en caso que la etapa de construcción del Proyecto se traslape con el periodo reproductivo de la especie. La descripción detallada del compromiso se encuentra contenida en la Tabla 9.1.11 de la RCA.

Por su parte, respecto de los riesgos de colisión con líneas de alta tensión, en base a los resultados de la revisión de antecedentes bibliográficos y de las campañas en terreno, se estimaron rutas de vuelo probables. Para esto se asoció la información recopilada y levantada con una cubierta cartográfica del relieve presente en el área del Proyecto, basada en el modelo de elevación digital (DEM) disponible en Infraestructura de Datos Espaciales (www.ide.cl).¹²

Posteriormente, para estimar que el riesgo de colisión de las especies objetivo del estudio, se utilizó el Índice de Riesgo Morfoconductual (“IRMc”), métrica que permite determinar la susceptibilidad de colisión según los rasgos morfológicos, conductuales, entre otros. Respecto de la especie en cuestión, los **valores de IRMc fueron extremadamente bajos**, asociado a su gran maniobrabilidad de vuelo.

En consecuencia, si bien no se detectó movimiento de ninguna especie de Golondrina de Mar, se realizó un análisis del cual se concluyó que, debido al bajo valor IRMc de la especie, **se estima una mínima probabilidad de eventos de colisión**, considerando además que, las zonas de tránsito de vuelo no cuentan con contaminación lumínica la cual, conforme a la bibliografía, se ha visto que atrae a esta especie.

Y en lo relativo a la nidificación, es posible afirmar que durante la etapa de construcción del Proyecto no se afectarán los nidos de la Golondrina de Mar, teniendo en consideración las actividades de microrroteo comprometidas y la solicitud del SAG contenida en su ORD N° 53, de 14 de marzo de 2022, para ampliar el compromiso voluntario hasta el mes de mayo de cada año, requerimiento que este Servicio no hubiere realizado en caso de estimarse la ineficacia de la actividad, validando de esta manera el compromiso.

B.2 Sobre la Gaviota Garuma

Para esta especie, también **se aplicaron metodologías específicas en plena época reproductiva (enero 2021)**. Así, para identificar áreas potenciales para la reproducción en el área del Proyecto, se realizó en primer lugar un análisis cartográfico basado en imágenes satelitales de alta resolución (*WorldView-2, DigitalGlobe*).

Mediante este análisis, se detectaron zonas con condiciones de hábitat adecuadas para la nidificación de esta especie y se descartaron aquellas que no presentan condiciones propicias. Específicamente, se seleccionaron sectores planos, con pendiente no superior a 45°, sin intervención antrópica y que presentaran evidencias de una cobertura rocosa formada por rocas medianas a grandes.

En terreno, para validar la selección de las áreas identificadas en el análisis cartográfico, se recorrió en vehículo el trazado del Proyecto considerando una zona *buffer* de 100 mt. a cada lado del eje central del trazado. Durante este recorrido se identificaron las áreas con condiciones más favorables para la nidificación de esta especie, considerando terrenos planos o con escasa pendiente, con sustrato arenoso y cobertura superficial pedregosa poco densa,

¹² Página 14, Anexo 15 Adenda.

formada con rocas de tamaño entre 20 a 30 cm. por lado y altura, que facilitan el refugio de los polluelos durante su desarrollo luego de la eclosión.

Para detectar actividad reproductiva de la Gaviota Garuma en las áreas identificadas como hábitat reproductivo potencial, se estableció una parcela de muestreo circular de 100 mt. de radio, donde se realizó una búsqueda de indicios de actividad reproductiva (nidos, huevos, restos de alimento, cadáveres, etc.). Para facilitar la detección de nidos se usaron binoculares.

Asimismo, se diseñó y ejecutó una evaluación del tránsito aéreo de la especie durante la noche. El objetivo de esta evaluación fue detectar y cuantificar la frecuencia de tránsito, además de registrar la ubicación espacial de los avistamientos e inferir las direcciones y alturas de vuelo. Para esto, y considerando las conductas de vuelo nocturnas de estas especies, las evaluaciones se realizaron entre las 20:30 y las 00:30 h.; y las 02:30 y 06:30 h. Para la observación de los ejemplares se utilizó una cámara térmica marca FLIR® modelo Scout.

Es importante destacar que, en proyectos energéticos y de líneas de transmisión eléctricas evaluados y aprobados recientemente en la Región de Antofagasta se han aplicado métodos de menor o igual detalle para la detección de estas especies cuyas metodologías no fueron cuestionadas por la Autoridad, tal como se expuso en el Acápite II de este recurso.

Respecto al Sector No Prospectado, se reitera que éste se localiza a una altitud sobre los 3.000 msnm, por lo cual se estima no es un área de potencial actividad para esta especie, ya que, de acuerdo con datos bibliográficos consultados, los registros de nidificación de la Gaviota Garuma se encuentran principalmente entre los 0 y 2.000 msnm¹³.

En relación con el uso como zona de tránsito de vuelo de Gaviota Garuma, es pertinente destacar que solo se detectó tránsito de esta especie en un punto de medición realizado en febrero de 2021, tal como se muestra en la Imagen N° 4 de este Recurso.

Por ello, se analizó la probabilidad de encuentro del trazado de la LAT con las rutas de desplazamiento tradicionales de la especie, las cuales van en sentido poniente-oriente y oriente-poniente desde sus zonas de alimentación en la costa, hacia sus colonias de nidificación en el desierto interior (ida y regreso). En este contexto lo primero que corresponde es considerar que el trazado en prácticamente toda su extensión sigue una dirección paralela a sus probables rutas de vuelo.

Del análisis se obtuvo que existe una baja probabilidad de colisión de esta especie con la LAT entre la estructura 30 a 60 (tramo 2) y 121 a 137 (tramo 1), en vista del tránsito detectado y la altura vuelo registrada. Cabe destacar que este tránsito aéreo no se encuentra asociado a sitios de nidificación registrados o colonias conocidas, sin embargo, se incorporó dentro del diseño de la LAT la instalación de disuasores de vuelo en estos tramos, conforme se indica más adelante.

En adición, **las estimaciones de la altura de vuelo para esta especie son muy superiores a la altura promedio que presentan las líneas de alta tensión, haciendo muy improbable que los individuos colisionen.**

Por otra parte, cabe señalar que la distancia vertical entre los conductores de la LAT será entre 4 a 6 mt., lo cual es superior a la envergadura alar de las potenciales especies que puedan

¹³ Medrano F. 2018. Gaviota Garuma (página 234-235). En: Medrano F, Barros R, Norambuena HV, Matus R y Schmitt F. Atlas de las aves nidificantes en Chile. Red de Observadores de Aves y Vida Silvestre de Chile. Santiago. Chile.

transitar por el área (por ejemplo, la gaviota garuma posee una envergadura alar del orden de 1,1 m). Esto permite minimizar el riesgo de electrocución, ya que según la “*Guía para la Evaluación del Impacto Ambiental de Proyectos Eólicos y de Líneas de Transmisión Eléctrica en Aves Silvestres y Murciélagos*” (SAG, 2015), indica que la probabilidad de este tipo de evento aumenta “*cuando la separación vertical entre fases energizadas es menor a la altura del ave (cabeza-pata)*”.

Por otra parte, **en relación con la posible existencia de colonias reproductivas o sitios de nidificación de esta especie en las proximidades de la LAT**, no se detectó evidencia de nidificación de la especie en el área de influencia del Proyecto. No obstante, es importante consignar que existe información reciente, aportada por el EIA del proyecto Parque Eólico Horizonte, que reporta presencia de actividad reproductiva, en el área donde se propone construir dicho proyecto, el cual se ubica junto a la Ruta 5 Norte, entre las coordenadas UTM 480.363 E - 7.244.141 N y 408.841 E - 7.236.963 N, aproximadamente a 19 km al sur del extremo poniente de la LAT. Por otra parte, antecedentes bibliográficos presentados en el mismo estudio señalan la existencia de otros cuatro sitios de nidificación, ubicados en un radio de entre 10 y 60 km de la LAT.

En consideración a lo anterior, se llevó a cabo un análisis de la localización de los sitios de nidificación conocidos y cercanos, desde la perspectiva geográfica, observándose que **no existe interferencia de ésta** con las rutas de vuelo que seguirían las aves.

Finalmente, y pese a que los resultados no indican que sea necesario, sobre la base de un enfoque precautorio, el Titular se comprometió voluntariamente a instalar disuasores de vuelo entre las torres 30 a la 60 y 121 a 137. El detalle técnico del compromiso se contiene en la Tabla 9.1.8 de la RCA.

En resumen, los antecedentes e información contenida en la evaluación ambiental son suficientes y adecuados para descartar que el Proyecto pueda causar un impacto significativo por la colisión de esta especie con las estructuras de la LTE.

B.3 En relación con los Flamencos

Tal como hemos señalado, en ninguna de las 4 campañas de monitoreo realizadas durante el procedimiento de evaluación ambiental ni puntos de muestreo de fauna ni tránsito aéreo **se obtuvo ningún registro o evidencia de la presencia de esta especie en el área de influencia del Proyecto**.

Lo anterior, por cuanto las obras del Proyecto se localizan a más de 7,9 km del Salar de Punta Negra (distancia referencial desde torre 219 hasta el límite más cercano del Salar), donde, de acuerdo con datos bibliográficos, existen registros pasados de la presencia de esta especie.

El método de monitoreo aplicado consistió en la elaboración de transectos para verificar el eventual avistamiento directo de Flamencos empleando binoculares, registro auditivo del canto y/o vocalización, los cuales fueron realizados en pleno periodo reproductivo de la especie.

Aun cuando no hubo registro de vuelos de Flamencos en el Sector de Posible Tránsito, Transelec se comprometió a instalar voluntariamente disuasores de vuelo para evitar eventuales colisiones y electrocuciones, entre las torres 189 y 243 de la LAT.

En síntesis, la evidencia de no haberse registrado la presencia de Flamencos en plena época reproductiva en el Sector de Posible Tránsito y la implementación de disuasores de vuelo, permiten **resguardar el objeto de protección descartando la generación de efectos adversos sobre los Flamencos que hipotéticamente podrían utilizar la ruta aérea del Sector de Posible Tránsito** por razones reproductivas o alimenticias.

C. En relación con el supuesto incumplimiento de la normativa ambiental respecto del PAS 138 del RSEIA

La RCA concluye que corresponde rechazar el Proyecto por cuanto en el proceso de evaluación ambiental no se otorgó el PAS 138 del Reglamento del SEIA. Lo anterior obedecería a que el Titular no habría presentado satisfactoriamente los requisitos y contenidos técnicos del artículo 138 del Reglamento del SEIA, respecto a los sistemas de tratamiento particular de aguas servidas que estarán en funcionamiento durante las etapas de construcción, operación y cierre del Proyecto.

En particular, en el ORD. N° 0383, de 21 de marzo de 2022, de la SEREMI de Salud de Antofagasta el rechazo del PAS 138 se justificaría en atención a:

- No haberse considerado los lineamientos del MINSAL respecto a la incorporación de la alternativa de infiltración como un mecanismo de disposición de emergencia del del efluente;
- No haber descrito las medidas de control o mitigación de olores que serán implementadas en los sistemas de tratamiento; y
- No haber presentado planos con el detalle del equipamiento de los sistemas de tratamiento.

Según se explicará a continuación, el Titular aportó de manera oportuna la información contenida en los literales del artículo 138 del Reglamento del SEIA. **Dichos antecedentes, son suficientes para acreditar que se cumple con el requisito establecido en la misma norma para su otorgamiento, puesto que de ninguna manera los sistemas de tratamiento particulares en cuestión representan una amenaza para la salud de la población.**

C.1) En cuanto a la presentación de la información durante el proceso de evaluación ambiental

En la DIA del Proyecto se reconoció la aplicabilidad del PAS 138 para las siguientes obras particulares (acompañándose en el Anexo 03.02 de la DIA todos los antecedentes necesarios para la obtención del señalado permiso):

- Dos plantas modulares prefabricadas para el tratamiento de las aguas servidas mediante el método de aireación, las cuales deberán encontrarse operativas en la instalación de faenas y campamento que se habiliten durante la etapa de construcción y cierre del Proyecto ("Plantas de Tratamiento"), y
- Una fosa séptica que se instalará en la Subestación Eléctrica del Proyecto durante su etapa de operación, la cual contemplará un tratamiento primario mediante decantación – digestión y otro secundario a través de un filtro biológico percolador.

Por su parte, la Autoridad realizó -en resumen- las siguientes observaciones y requerimientos durante el procedimiento de evaluación:

- Presentar planos con el detalle del equipamiento de los sistemas de tratamiento;
- Descripción de las medidas de control de olores; y
- Incorporar la alternativa de emergencia de disposición final de aguas servidas tratadas por infiltración ya que el titular no habría dado cumplimiento a las exigencias del MINSAL a este respecto.

Pues bien, y tal como se expondrá en el siguiente numeral, el titular presentó en el Anexo N° 02 de Adenda Complementaria una actualización del PAS 138 en la cual se dio respuesta a cada una de las observaciones realizadas por la Autoridad durante todo el proceso de evaluación, acompañándose, también, los estudios, acciones de control y antecedentes técnicos requeridos, razón por la cual se hace necesario que la Sra. Directora Ejecutiva, conociendo de este recurso, corrija y enmiende el procedimiento, en el sentido de otorgar el referido permiso en atención del cumplimiento normativo del artículo 138 del RSEIA.

C.2) Actualmente se cuenta con toda la información necesaria para el otorgamiento del PAS

C.2.1) Respecto a la implementación de un sistema de emergencia de infiltración para las Plantas de Tratamiento

En cuanto a la no consideración de lineamientos de MINSAL en las Plantas de Tratamiento respecto de la inclusión de un sistema de disposición final del efluente distinto al de la reutilización, cabe señalar que el Titular sí se hizo cargo de esta observación de la Autoridad Sanitaria en la respuesta 2.1 y en el Anexo 02 de la Adenda Complementaria.

En efecto, en tal oportunidad se señaló que, para la disposición final de los efluentes líquidos generados, que el Proyecto considerará:

- La reutilización como método principal de disposición mediante labores de humectación de caminos;
- El retiro de emergencia mediante camión limpiafofo de modo de evitar fugas o derrames durante una situación de riesgo y realizar el retiro del contenido de las cámaras de tratamiento, junto con la detención inmediata de la planta; y
- La implementación de un sistema de infiltración de emergencia.

En relación con este último sistema disposición alternativa, se contempla recibir el efluente generado durante un periodo de 12 horas hasta el restablecimiento método principal de disposición (humectación), mediante la construcción y operación de una cámara repartidora que acumulará los efluentes y desde dónde se enviarán a un sistema de pozo que permitirá la infiltración gradual del líquido en caso de emergencia.

Conforme a lo indicado en la sección 2.6 del Anexo 02 de la Adenda Complementaria, de acuerdo con las pruebas de infiltración¹⁴ el sistema requiere del uso de 3 pozos de 1 m² de base y 1,5 m de profundidad (1,5 m³ de capacidad cada uno).¹⁵

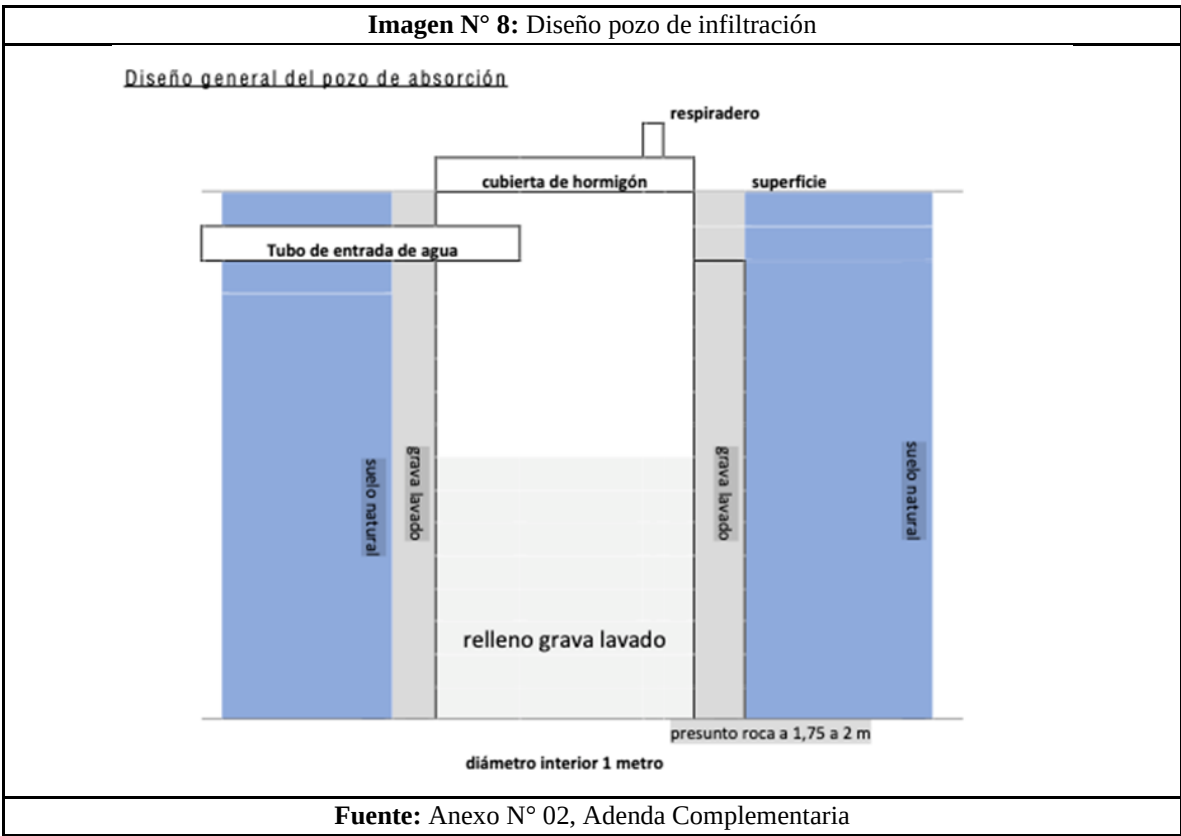
¹⁴ La sección 2.6 del Anexo 02 de la Adenda Complementaria.

¹⁵ La sección 2.6 del Anexo 02 de la Adenda Complementaria.

Luego se profundiza indicando que: “[...] Así, un caudal de 1.294 [l/h] distribuido en los 3 pozos se logran infiltrar por completo en menos de 53 [min]. Según estos resultados, se estima un pozo de las siguientes características:

- Profundidad del pozo: 1,5 a 2 m, considerando la mitad rellena con bolones
- Material: concreto
- Tapa de diámetro 1,6 m aproximadamente de concreto
- Respiraderos
- El espacio que sobre por la excavación dentro la pared del suelo del sitio y la pared del pozo será rellena con grava gruesa lavada, tamaño sobre 5 cm”.¹⁶

Para un mayor entendimiento se muestra la siguiente imagen del diseño del pozo de infiltración:



Por último, indica que “**en caso de que sean retiradas las aguas tratadas, se registrará la salida y el sitio de disposición final autorizado (control de salida y destino final)**”¹⁷ (Énfasis agregado).

De lo previamente señalado, se demuestra que, **el Titular si respondió oportunamente la observación planteada por la Autoridad**, incorporando como alternativa de sistema de disposición final de efluentes un sistema de infiltración y, por lo mismo, no corresponde que el PAS haya sido denegado en razón de esta observación.

C.2.2) Sobre la descripción de las medidas de control de olores en las Plantas de Tratamiento y fosa séptica

Nuevamente, Transelec dio respuesta oportuna y completa a este respecto en la respuesta 2.1 y en el Anexo 02 de la Adenda Complementaria. A tal efecto, señaló que los sistemas de tratamiento corresponden a cámaras herméticas que impiden la emisión de olores al exterior.

¹⁶ La sección 2.6 del Anexo 02 de la Adenda Complementaria.

¹⁷ La sección 2.6 del Anexo 02 de la Adenda Complementaria.

Sin embargo, en el mismo Anexo se mencionó que, para prevenir potenciales eventos de olores al momento en que se encuentren operando los sistemas de manejo de aguas servidas, se implementarán las siguientes medidas:

- Un programa de monitoreo con inspección mensual cuyo objetivo consistirá en que una empresa externa verifique la eficiencia del sistema de tratamiento de modo de asegurar que la calidad de las aguas tratadas se encuentre conforme a la normativa nacional aplicable;
- Revisiones y mantenimiento según la frecuencia definida por el fabricante de las Plantas de Tratamiento y de las tuberías de recolección, con el fin de evitar posibles roturas o mal funcionamiento de ésta y dar continuidad a las condiciones de normal funcionamiento de los equipos involucrados;
- Capacitaciones del personal encargado de los sistemas de tratamiento y la realización de inspecciones diarias con el objeto de verificar que no existan problemas operativos, tales como roturas, fisuras, fugas; y
- El retiro de lodos con una frecuencia aproximadamente de 1 vez al mes o cada 6 meses (según especificaciones técnicas del fabricante) para el caso de las Plantas de Tratamiento y fosa séptica, respectivamente.

A mayor abundamiento, se hace presente que estas mismas medidas de control¹⁸ fueron consideradas idóneas para la Autoridad en el marco del otorgamiento del PAS 138 en el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto “Subestación Seccionadora Nueva La Negra 110/220 kV”, aprobado mediante Resolución Exenta N° 202202101177, de 13 de abril de 2020, de la Comisión, de manera que las razones invocadas para rechazar el permiso por este motivo devienen en un actuar arbitrario de la Autoridad que perjudica gravemente a mi representada, y por lo mismo corresponde que sea corregido en esta instancia.

C.2.3) Sobre la presentación de planos de las Plantas de Tratamiento y fosa séptica

En la respuesta 2.1 del Adenda Complementaria, el titular hizo entrega del plano de curvas de nivel del área de emplazamiento del sistema de tratamiento (Apéndice 02.02). A su vez, cabe destacar que en la Figura 2-4 del referido Anexo el Titular incluyó un plano de elevación de las Plantas de Tratamiento, considerando el detalle de cada una de las unidades que lo conforman.

Por su parte, el plano de la fosa séptica también fue incorporado en la Figura 2-5 del Anexo 02 de la Adenda Complementaria, el cual contiene cada uno de los equipos que conforman el sistema.

Sin perjuicio de haber dado cumplimiento íntegro a las observaciones planteadas, el titular informó que los planos de ingeniería de detalle para ambas soluciones particulares se encontraban en desarrollo, debido a que dicho nivel de información sería posible de obtener luego de aprobado el Proyecto, cuestión que es muy común toda vez que los aspectos técnicos específicos de estas soluciones particulares son analizados durante la tramitación sectorial del permiso, instancia que por lo demás, puede ser utilizada por la SEREMI de Salud respectiva para solicitar adecuaciones menores al diseño de ingeniería de cada sistema.

¹⁸ Página 19 y siguientes del Anexo C de la Adenda Complementaria. Para mayores antecedentes, ver en https://seia.sea.gob.cl/archivos/2022/02/17/Anexo_C_PAS_138_Rev.0.pdf.

Sobre la base de lo recién señalado, es evidente que **las obras a las que les resulta aplicable el PAS 138 no constituyen una amenaza para la salud de la población** y, por lo mismo, corresponde que se otorgue dicho permiso, puesto que la información entregada por el Titular cumple cabalmente con lo establecido en el artículo 138 del Reglamento del SEIA.

De esta forma, los antecedentes aportados por el Titular **permiten descartar definitivamente** que el Proyecto pueda generar un riesgo para la salud de la población a consecuencia de la exposición a contaminantes debido al impacto de las emisiones y efluentes sobre los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire, en los términos establecidos en los literales c) y d) del artículo 5° del Reglamento del SEIA.

Asimismo, es el propio artículo 138 del Reglamento del SEIA que señala que *“El requisito para tu otorgamiento consiste en que la disposición de aguas servidas no amenace la salud de la población.”*, lo que se acredita mediante el acompañamiento de los antecedentes técnicos y formales que se señalan en dicho artículo, lo que se cumplió a cabalidad en la evaluación de impacto ambiental.

IV. LA RCA QUE CALIFICÓ DESFAVORABLEMENTE EL PROYECTO, ES UN ACTO ADMINISTRATIVO ARBITRARIO

El SEIA, corresponde a un procedimiento administrativo, pero con características propias, ya que, en éste, participan una serie de organismos con competencia en materia ambiental, pero es el SEA, órgano administrador de dicho procedimiento e instrumento de gestión ambiental, quién deberá coordinar y seleccionar las observaciones realizadas en la evaluación de impacto ambiental, las que se reflejan en los correspondientes ICSARAs y finalmente, en el ICE.

La potestad utilizada, ya sea por parte del SEA como de los demás órganos de la administración del Estado con competencia ambiental que participan en el SEIA, siempre deben respetar el límite establecido por el ordenamiento jurídico. No es relevante si el acto proviene de una potestad reglada en alguna norma o de una potestad discrecional.

Ahora, si bien el legislador al crear el SEIA entregó al SEA facultades discrecionales cuyo objeto es determinar si el impacto ambiental de una actividad o proyecto se ajusta a las normas vigentes, éstas no suponen el ejercicio de una potestad ilimitada de poder, debiendo responder a límites jurídicos, como lo son (i) el examen de razonabilidad; (ii) la proporcionalidad de la decisión; (iii) la probidad en el actuar; (iv) el de juricidad; y (v) los derechos esenciales.

En primer término, conforme se ha demostrado en los numerales anteriores, la decisión de la autoridad de rechazar la RCA no logra sortear el examen de razonabilidad exigido por nuestro ordenamiento y doctrina para que un acto administrativo no tenga el carácter de arbitrario.

Así, para que un acto administrativo sea razonable o sortee dicho examen, la Administración deberá proceder evitando caer en el ejercicio de actos caprichosos/arbitrarios. Por tanto, no es razonable que la Administración no actúe sobre la base de fundamentos de hecho y de derecho; o que no considere los antecedentes del caso; o que simplemente se base en hechos inexistentes.

En este sentido, el Profesor Cordero¹⁹ señala que, la discrecionalidad debe ser fiscalizada, entre otras cosas, por el control de la razonabilidad de la decisión, ya que el acto administrativo “***debe basarse en motivos que deben explicitarse (más allá de una mera cita de normas y hechos) mediante una relación circunstanciada de los fundamentos de la decisión, de manera que se acredite la racionalidad intrínseca, es decir, coherencia con los hechos determinantes y con el fin público que ha de perseguirse***” (Énfasis agregado).

En la misma línea, Fabian Huepe²⁰ señala que “...la discrecionalidad administrativa reconoce como límites, además de la legalidad estricta, la razonabilidad (legalidad en sentido lato o amplio) de su decisión, esto es, que su decisión no es fruto de arbitrariedad, sino que se ha ejercido razonablemente, basada en una decisión fundada.”. Con ello, se plantea que la discrecionalidad y la razonabilidad (prudencia), son conceptos inseparables, por lo que si una decisión, por muy discrecional que sea la potestad, carece de razonabilidad, es arbitraria.

Al respecto, de la revisión de la RCA como también del ICE, se observa una relación de los hechos incorrecta, que podría predisponer al lector a estimar que el Titular de manera antojadiza opta por no entregar información relativa al Sector no Prospectado en ambas Adendas, en circunstancias que, recién en el ICSARA Complementario se requirió al Titular realizar una prospección en aquel sector que no contaba con un acceso, sin tener en consideración que dicho sector -conforme ha sido latamente desarrollado en este recurso- no contaba con las características para albergar actividades reproductivas ni tampoco de tránsito aéreo de Flamencos, Gaviota Garuma y Golondrina de Mar.

Es más, conforme a la información presentada en la DIA²¹ del Proyecto, se observa que los antecedentes relativos a la ubicación de los puntos de muestreo realizados, y por ende la existencia de una zona no prospectada (debido a que se trataba de un cordón montañoso de difícil acceso) correspondía a información existente desde el comienzo de la evaluación ambiental.

Sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad indicó que, es en virtud de las observaciones realizadas mediante el ICSARA que se conoce la existencia del Sector no Prospectado, obviando toda la información entregada en la DIA donde claramente se observaba una zona sin puntos de muestreos, conforme se muestra en la Imagen N° 2 de este recurso.²²

Luego, se indica que, basado en la información entregada en la Adenda, “***nuevamente se solicitó al titular “aportar toda la información necesaria, incluyendo el tramo no prospectado [...]”***” (Énfasis agregado).²³

Lo descrito anteriormente muestra que es la Autoridad, quien no revisó correctamente la información presentada en la DIA donde se puede observar el tramo no prospectado, esperando levantar la observación sobre la materia recién en el ICSARA Complementario, sin especificar las razones, por las cuales a su juicio, era imprescindible el realizar los muestreos en una zona que -conforme a la información presentada tanto en la DIA como en la Adenda- no cuenta con características físicas para nidificación ni tampoco se encuentra dentro de las rutas de vuelo de las especies antes mencionadas.

¹⁹ Cordelo Vega, Luis, ob.cit, pág. 72.

²⁰ Huepe Artigas, Fabián. ob.cit, pág. 233

²¹ Figura 2 del Anexo 02.03 de la DIA.

²² Tabla 6.2 ICE proyecto “Subestación eléctrica Monte Mina y línea de transmisión eléctrica Parinas - Monte Mina”, página 34.

²³ Tabla 6.2 ICE proyecto “Subestación eléctrica Monte Mina y línea de transmisión eléctrica Parinas - Monte Mina”, página 36.

A lo anterior, se suma un elemento, que a nuestro juicio es de suma gravedad, el hacer parecer que la solicitud de prospectar en la zona cuestionada fue realizada en los dos ICSARAs, lo cual se aleja de la realidad.

Por lo tanto, señalar que el Titular, para el caso particular, no presenta información suficiente para descartar los efectos, características o circunstancias de la letra b) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, es decir, que no se logra acreditar la inexistencia de efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables (avifauna), ni tampoco subsana las inexactitudes planteadas en el ICSARA Complementario, va en contra de toda razonabilidad, ya que de la información disponible y aportada por Transelec en el contexto de la evaluación de impacto ambiental ha sido idónea, consistente y suficiente. A contrario sensu, se entendería una decisión de este estilo, si el Titular mostrara una precariedad en la información aportada y contenida en la DIA y posteriormente en las respectivas Adendas.

Asimismo, creemos que el mismo límite, debe observarse a propósito del pronunciamiento sobre el PAS 138, toda vez que se presentaron todos los antecedentes técnicos y jurídicos para la obtención de éste, remitiéndonos a lo ya señalado en particular sobre este asunto.

V. EL PRESENTE PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y SU RCA VULNERAN EL PRINCIPIO DE CONSERVACIÓN, DE PROPORCIONALIDAD Y, EL DE LA VERDAD JURÍDICA OBJETIVA

Ante el conocimiento de reclamaciones administrativas interpuestas en contra de una RCA, la Autoridad Ambiental debe tener presente al momento de resolver principios del derecho administrativo, en particular, el de conservación de los actos administrativos, proporcionalidad y de la verdad jurídica objetiva.

Es así que, se entiende que el procedimiento administrativo “[...] **se construya sobre la base del principio de conservación**, es decir, que en determinadas circunstancias la validez de un acto administrativo se mantendrá o justificará, pese la concurrencia de vicios en su generación, cuando cumpla las finalidades que el derecho igualmente le impone, que se basa en la regla de Ulpiano: “*utile per inutile non vitiatur*”, “*lo útil no se vicia por lo inútil*”, y que se refleja especialmente en los principios de “economía procedimental” y de “no formalización” establecidos en los artículos 9° y 13 de la Ley N° 19.880.”²⁴ (Énfasis agregado).

En otras palabras, nuestro Legislador, ha estimado que, ante la interposición de una reclamación administrativa en contra de una Resolución de Calificación Ambiental, como acto administrativo terminal, **se debe considerar que los vicios que fundamenten el rechazo no correspondan a elementos de forma.**

Conforme ha sido claramente plasmado a lo largo de esta presentación, **en la evaluación de impacto ambiental del Proyecto se encuentra presente toda la información necesaria para poder descartar un impacto significativo de las especies de avifauna en cuestión, como también, para la obtención del respectivo PAS 138.**

No obstante, incluso de estimarse por la Autoridad la presencia de falencias en la evaluación, no podrían sino tratarse de meros errores formales o de falta de énfasis en ciertas materias (sin perjuicio que no se debe olvidar que el énfasis sobre el análisis de cada componente es

²⁴ Cordero, Luis, Lecciones de Derecho Administrativo, Edición X, punto 213.

abordado por parte del Titular según la observación realizada por la Autoridad), los cuales no pueden ser considerados como suficientes para justificar el rechazo.

De ahí entonces que la resolución que resuelve el procedimiento administrativo, en este caso, la Resolución de Calificación Ambiental, debe ser bajo la lógica de la razonabilidad, es decir, proporcional, como norma o criterio lógico de la aplicación de la juridicidad²⁵ de modo que no puedan ejercerse las facultades de manera arbitraria ni discriminadora.

Para el profesor Cordero Vega *“la discrecionalidad tiene como centro normativo la prohibición de exceso, que implica una relación lógica de los elementos del contexto que generan el acto ... lo que implica ciertamente una limitación a la extensión de la decisión en la medida que esta sólo se puede extender mientras se dé un vínculo directo entre el hecho y la finalidad perseguida con el procedimiento. De este modo, las situaciones que se dan fuera de esa relación son desproporcionadas, es decir, manifiestamente excesivas.”*

En ese contexto se destaca que la proporcionalidad contiene a su vez tres dimensiones: idoneidad, necesidad y equilibrio. Justamente en el equilibrio o la proporcionalidad en sentido estricto vemos una manifiesta vulneración a la norma, toda vez que aquella *“se materializa en la prohibición de exceso en relación a los intereses existentes, lo que implica una limitación a las decisiones de la Administración.”*²⁶

En este orden de ideas, nace la siguiente interrogante **¿de qué forma los supuestos vicios afectan el resultado? Es más, ante la pregunta ¿de ingresar nuevamente el proyecto al SEIA variaría el diseño del mismo o variaría el análisis de afectación de los componentes ambientales? La respuesta a ambas preguntas es negativa.**

Lo anterior, ya que incluso habiéndose acreditado que no existían impactos al componente avifauna a lo largo de toda la LAT, se dispuso de diseños (disuasores y microruteo) que permiten evitar cualquier afectación de especies de avifauna no habidas en la actualidad, solo con el objeto de precaver eventuales apariciones. En este sentido, un nuevo ingreso implicaría la evaluación de un proyecto con idéntico diseño y análisis sobre cada componente aportados a lo largo de la evaluación ambiental, variando solamente que dicha información sería plasmada en la DIA sin requerir incorporar mayores antecedentes en las Adendas respectivas.

Atendido lo expuesto, el mantener el actual rechazo del Proyecto, implicaría hacer caso omiso al principio de conservación y proporcionalidad, realizando, además, un gasto innecesario del aparato público obligando a un reingreso de un Proyecto que, tanto en el levantamiento de información de descarte de los impactos significativos como en el diseño del mismo no cuentan con errores de fondo, transformando la decisión en arbitraria.

Con todo, relevante resulta hacer presente, que en derecho comparado se ha reconocido la existencia del Principio del Procedimiento Administrativo de la Verdad Jurídica Objetiva, según el cual los procedimientos administrativos se deben desenvolver en la búsqueda de la verdad material, de la realidad y sus circunstancias tal cuál aquella²⁷.

Afirma el profesor Comadira que, el accionar de la Administración debe adecuarse a buscar *“la verdad jurídica objetiva y superar incluso con su actuación oficiosa, las restricciones cognitivas que puedan derivar de la verdad jurídica meramente formal”*²⁸, de modo que, ante

²⁵ En ese mismo sentido, Cordero Vega, Luis. ob.cit, pág. 93.

²⁶ Cordero Vega, Luis. ob.cit, pág. 93 y 94.

²⁷ COMADIRA, Julio R. Derecho Administrativo, Acto Administrativo, Procedimiento Administrativo. Otros Estudios. Segunda edición actualizada y ampliada. Lexis Nexis (2007). Págs. 134 y 135.

²⁸ Comadira, Julio R. ob.cit, pág. 134 y 135.

la imposibilidad de acceder por parte del Titular y en definitiva, el impedimento de realizar campañas de monitoreo de tránsito de aves y estudios específicos de las mismas en una extensión de aproximadamente 5,15 Km. ubicada entre las estructuras 166 a 182 de la LTE, que corresponden solo al 4% aproximado del total de LTE, **es que no resulta verosímil y menos, jurídicamente viable, fundamentar el rechazo del Proyecto de esa manera**, teniendo en especial consideración que este sector corresponde a un cordón montañoso que, por sus características propias (ubicado a más de 3.000 msnm), no presenta las condiciones necesarias para ser utilizado como una ruta de tránsito ni como un hábitat de nidificación para la Gaviota Garuma, Golondrina de Mar y Flamencos, tal y como ya fue expuesto a lo largo del presente recurso.

IV. LA RCA QUE CALIFICÓ DESFAVORABLEMENTE EL PROYECTO, VULNERA EL PRINCIPIO DE CONFIANZA LEGÍTIMA

El principio de confianza legítima de los administrados ha sido ampliamente consagrado en nuestro ordenamiento, al deducirse de los artículos 5, 6 y 7 de la Constitución Política de la República. De esta manera, la doctrina y jurisprudencia han esbozado un concepto completo de dicho principio, en base a sus características normativas y prácticas.

En ese sentido el profesor Jorge Bermúdez Soto, actual Contralor General de la República, al explicar este principio lo define de la siguiente manera²⁹:

“Las actuaciones de los poderes públicos suscitan la confianza entre los destinatarios de sus decisiones. En este sentido, es razonable entender que las actuaciones precedentes de la Administración pueden generar en los administrados la confianza de que se actuará de igual manera en situaciones semejantes. Como concepto jurídico puede entenderse entonces al principio de protección de la confianza legítima como el amparo que debe dar el juez al ciudadano frente a la Administración Pública, la que como ha venido actuando de una determinada manera, lo seguirá haciendo de esa misma manera en lo sucesivo y bajo circunstancias (políticas, sociales, económicas) similares”.

En ese sentido, el principio de confianza legítima, jurídicamente es una garantía en el ámbito público, ya que se constituye en una defensa de los derechos de los ciudadanos frente al Estado, como dice el profesor Bermúdez, en la adecuada retribución a sus esperanzas en la actuación acertada de éste.

El profesor Bermúdez acota muy pertinentemente que *“no resulta procedente que la Administración pueda cambiar su práctica, ya sea con efectos retroactivos o de forma sorpresiva, cuando una actuación continuada haya generado en la persona la convicción de que se le tratará en lo sucesivo y bajo circunstancias similares, de igual manera que lo ha hecho anteriormente”.*

A la luz del concepto detallado, la aplicación de este principio es absolutamente pertinente a la situación que ha provocado la “nueva” exigencia del SAG y la SEREMI del Medio Ambiente en la solicitud de una metodología de monitoreo (a través de radares), toda vez que, para otros proyectos con supuestos de hecho similares, han obtenido una RCA favorable utilizando la metodología que en la evaluación ambiental se presentó.

²⁹ Bermúdez Soto, Jorge (2014): Derecho Administrativo General (Santiago, Thomson Reuters, p. 110).

Estos antecedentes son prueba suficiente de que Transelec tenía una legítima expectativa de que el SAG y la SEREMI del Medio Ambiente mantendrían su actuación en conformidad con las decisiones anteriores, como también ocurre con la actuación de la Seremi de Salud respecto a las medidas de control de olores propuestas por el Titular para las Platas de Tratamiento y fosa séptica. Tal como lo indica el profesor de derecho administrativo Javier Millar³⁰, dicha expectativa debe ser protegida por el ordenamiento pues la confianza legítima no sólo garantiza derechos adquiridos, sino también se extiende a las meras expectativas, es decir, situaciones no comprendidas por la protección constitucional del derecho de propiedad.

Lo anterior, además, se ve reforzado por el hecho que es el propio SAG, que, en sus guías de evaluación ambiental, no mandata a los administrados para utilizar radares, ni menos, de banda X, como metodología idónea o suficientes para estudiar el comportamiento de las aves.

Al no existir un cambio ni de normativa o circunstancias que ameriten que el ente público modifique su proceder, no es legítimo que arbitrariamente cambie su forma de decisión, puesto que supondría una vulneración a la buena fe y la seguridad o certeza jurídica, principios informadores del ordenamiento jurídico y por los cuales se ha entendido que debe existir una permanencia en la regulación y aplicación del ordenamiento jurídico por parte de la Administración que ha venido actuando de una determinada manera, y de la cual se espera lo seguirá haciendo de esa misma manera en lo sucesivo y bajo circunstancias similares³¹.

Por lo demás, el principio de confianza legítima ha sido ampliamente consagrado por la jurisprudencia administrativa. A modo de ejemplo, el Dictamen N° 2.936 de 2011 dispuso que:

“Frente a la antijuridicidad de un acto debe primar la seguridad jurídica, especialmente cuando ella se acompaña de la buena fe, desarrollándose estos principios a través de lo que hoy se llama el principio de la confianza legítima en la actuación administrativa (...) el tercero beneficiario también puede actuar de buena fe, también necesita certeza o seguridad jurídica y actuar en la creencia de la actuación legítima de la administración. El que un interesado peticionario se equivoque con razones fundadas, no importa necesariamente que pierda su buena fe y más aún cuando la administración conviene en su apreciación.”.

De la misma forma, el Dictamen N° 1169 de 2020, ha manifestado que:

“Según la jurisprudencia administrativa de este origen, contenida en los dictámenes Nos 2.544, de 2013, 9.640, de 2015 y 33.227, de 2019, el error de la Administración no puede provocar un perjuicio al servidor que ha actuado de buena fe y en el convencimiento de haber procedido dentro de un ámbito de legitimidad, como ocurrió en la especie, pues en la situación de la peticionaria, al habersele autorizado licencias médicas, permisos administrativos y cometidos funcionales para capacitación, entre otros, actuó bajo el convencimiento de que se encontraba destinada a una unidad penal, pese a que Gendarmería de Chile

³⁰ Millar, J. (2012) “El principio de protección de la confianza legítima en la jurisprudencia de la Contraloría General de la República: Una revisión a la luz del estado de Derecho”, en La Contraloría General de la República. 85 años de vida institucional (1927-2012), Editada en la Unidad de Servicios Gráficos de la Contraloría General de la República, Santiago: 417-430.

³¹ Bermúdez, J. (2005) “El principio de la confianza legítima en la actuación de la Administración como límite a la potestad invalidatoria”, en Revista de Derecho XVIII (2) Universidad Austral de Chile, Valdivia. p.85.

no dictó, en su oportunidad, el o los actos administrativos que debieron disponer tal destinación”.

Al efecto, no solo la jurisprudencia administrativa ha consagrado este principio, también fallos de la Corte Suprema han determinado la dimensión en que se aplica³². En ese sentido, la Corte ha sentenciado que aquella actividad que la administración desarrolle en el tiempo, aun cuando no sea a través de un acto que revista formalidad de acto administrativo, se encuentra supervisada por este principio.

VI. LA DIRECTORA EJECUTIVA CUENTA CON AMPLIAS FACULTADES PARA CALIFICAR FAVORABLEMENTE LA DIA DEL PROYECTO

Conforme se ha explicado latamente, el Proyecto no presenta ni genera efectos adversos significativos sobre los recursos naturales renovables, y específicamente sobre la avifauna, puesto que no genera daños sobre sitios de nidificación, no afecta rutas de vuelo de aves ni produce alteraciones en la reproducción de especies en categoría de conservación.

Por otra parte, en lo que respecta al PAS 138, es evidente que las obras a las que les resulta aplicable dicho permiso no constituyen una amenaza para la salud de la población y, por lo mismo, corresponde que éste sea otorgado tanto respecto de las PTAS consideradas para las fases de construcción y operación, como respecto de la fosa séptica considerada respecto de la fase de operación del Proyecto.

Resulta, por tanto, que la Directora Ejecutiva califique favorablemente el Proyecto, atendido el mérito de los antecedentes que consten en el respectivo expediente de evaluación del Proyecto, así como también los antecedentes presentados por el Titular en esta instancia recursiva.

Al respecto es relevante destacar que, conforme lo establecido en la normativa aplicable a la materia, la Directora Ejecutiva del SEA cuenta con amplias facultades para resolver los asuntos sometidos a su conocimiento por medio del recurso de reclamación establecido en el artículo 20 de la Ley N°19.300.

En particular, el artículo 83 de la Ley 19.300 establece que *"Corresponderán al Director Ejecutivo las siguientes funciones: [...] f) Conocer el recurso de reclamación de conformidad a lo señalado en el artículo 20 de la presente ley"*, en tanto que el referido artículo 20 de la misma Ley dispone que *"En contra de la resolución que rechace [...] una Declaración de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante el Director Ejecutivo. La autoridad competente resolverá, mediante resolución fundada, en un plazo fatal de treinta o sesenta días contado desde la interposición del recurso, según se trate de una Declaración o un Estudio de Impacto Ambiental. Con el objeto de resolver las reclamaciones señaladas en el inciso primero, el Director Ejecutivo [...] podrá solicitar a terceros, de acreditada calificación técnica en las materias de que se trate, un informe independiente con el objeto de ilustrar adecuadamente la decisión"*.

Por su parte, el artículo 81, incisos primero y segundo del RSEIA, en lo pertinente, dispone que *"Transcurridos los plazos otorgados para que los órganos requeridos o los terceros expertos independientes evacuen sus informes, se hayan emitido o no, la autoridad que conociere del recurso, deberá resolverlo dentro del término que restare para completar los sesenta o treinta días, según corresponda, contado desde la interposición del recurso. La*

³² Corte Suprema en causa Rol 28422/2016.

resolución que resuelva la reclamación se fundará en el mérito de los antecedentes que consten en el respectivo expediente de evaluación del Estudio o Declaración, los antecedentes presentados por el reclamante y, si correspondiere, los informes evacuados por los órganos y por el o los terceros requeridos" (lo destacado es nuestro).

Cabe destacar, además, que la Excma. Corte Suprema se ha pronunciado en diversas oportunidades en relación al alcance de la competencia del Director Ejecutivo del SEA, o bien del Comité de Ministros, para pronunciarse en el marco de un recurso de reclamación.

Por ejemplo, en relación al proyecto “Central Termoeléctrica Punta Alcalde”, señaló: *"Que así las cosas resulta evidente que la competencia del Comité de Ministros establecido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300 es amplia y le permite, basado en los elementos de juicio que aparece el reclamante y en los que el mismo recabe, revisar no sólo formalmente la decisión reclamada sino que, además, puede hacerlo desde el punto de vista del mérito de los antecedentes, circunstancia que le habilita, a su vez, para aprobar un proyecto inicialmente rechazado, aplicándole, si lo estima necesario, condiciones o exigencias que, a su juicio, resulten idóneas o adecuadas para lograr los objetivos propios de la normativa de protección medioambiental, incluyendo entre ellas medidas de mitigación o compensación que tiendan a la consecución de ese fin y, especialmente, a la salvaguardia del medio ambiente y de la salud de la población que podrían ser afectadas por el respectivo proyecto"* (sentencia Excma. Corte Suprema de 17 de enero de 2014 en autos Rol N° 6563/2013, Considerando 22°; énfasis agregado).

En este mismo sentido se pronunció nuevamente la Corte Suprema con ocasión del proyecto “Modificación Puerto Totoralillo”, señalando: *"Que como consecuencia de lo que se ha expuesto, cabe concluir, entonces, que siendo el recurso de reclamación previsto en el artículo 20 de la Ley N° 19.300 un recurso administrativo, respecto del cual la autoridad llamada a conocerlo – ya sea el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental o bien el Comité de Ministros aludido por dicho precepto – goza de amplias facultades para revisar no sólo la legalidad de la decisión impugnada por su intermedio sino que, además, examinar aspectos de mérito de la misma, es pertinente concluir que también cuenta con atribuciones suficientes para negar lugar, rechazar o establecer condiciones o exigencias a una Declaración de Impacto Ambiental o a un Estudio de Impacto Ambiental, según fuere el caso, analizando para ello aspectos de mérito, oportunidad y conveniencia, teniendo siempre en vista el bien jurídico protegido, cual es, el medio ambiente"* (sentencia Excma. Corte Suprema de 20 de agosto de 2015 en autos Rol 32.368-2014, Considerando 11°; énfasis agregado).

Más recientemente, con ocasión del proyecto “Puerto Cruz Grande”, la Corte Suprema se refirió a esta materia en los siguientes términos: *"Al respecto es dable asentar que, tal como se ha resuelto con anterioridad por esta misma Corte, la reclamación consagrada en el artículo 20 de la Ley N° 19.300 respecto de la "resolución que rechace o establezca condiciones o exigencias a un Estudio de Impacto Ambiental", ante el Comité de Ministros que allí detalla "ha sido consagrada por el legislador con un amplio alcance y con una extensa competencia, que permite al Comité de Ministros (en lo que interesa al presente caso) revisar no sólo la legalidad de la decisión impugnada por su intermedio sino que, además, examinar aspectos de mérito de la misma, pues de su redacción aparece que, a la vez que puede solicitar informes a terceros para 'ilustrar adecuadamente la decisión', también cuenta con atribuciones suficientes para negar lugar, rechazar o establecer condiciones o exigencias a un Estudio de Impacto Ambiental"* (Sentencia Excma. Corte Suprema de 9 de abril de 2018 en autos Rol N° 34.281/2017, Considerando 12°; énfasis agregado).

De este modo es evidente que tanto la normativa que regula la materia, como lo resuelto por la Corte Suprema, dispone que la autoridad administrativa cuenta con amplias facultades para conocer del recurso de reclamación contemplado en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, pudiendo aceptar o rechazar el proyecto objeto del correspondiente recurso de reclamación, examinando aspectos de mérito, oportunidad y conveniencia, considerando siempre la debida cautela del bien jurídico protegido.

VII. CONCLUSIONES

En atención a todo lo expuesto, sobre la base de los antecedentes contenidos en el expediente administrativo de evaluación de impacto ambiental del Proyecto y en esta presentación, **no es posible determinar razonablemente que concurran las causales de rechazo indicadas en la RCA N° 202202101199/2022**, por cuanto el Titular ha presentado todos los antecedentes necesarios para descartar los efectos, características o circunstancias de la letra b) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, además de todos los contenidos técnicos y formales para acreditar el cumplimiento del PAS 138, conforme a los argumentos que se resumen a continuación:

1. La RCA contempla como principal argumento del rechazo, la existencia del Sector no Prospectado, el cual –según la Autoridad- correspondería a un “área sensible” para el tránsito aéreo de aves. Evidentemente, la Autoridad yerra en su análisis, ya que le otorga una característica de uso inviable conforme a las particularidades topográficas de la zona.

En efecto, conforme a la información presente en el expediente de evaluación, el Sector no Prospectado corresponde a un cordón montañoso, con una altura de más de 3.000 msnm, no siendo apto para el vuelo de las tres especies cuestionadas. Asimismo, existiendo una planicie entre el Tranque de Relave Laguna Seca y el Salar Punta Negra, no tiene lógica que las aves –que no vuelan a dicha altura- prefiera una ruta más larga y de mayor complejidad de vuelo (mayor uso de energía), siendo una elección inviable para cada una de las especies.

En consecuencia, el Sector no Prospectado no corresponde a un lugar geográfico sensible para el tránsito aéreo de aves (el que por cierto la Administración confunde con el Sector de Posible Tránsito). Por lo tanto, nunca será posible subsanar los supuestos errores, omisiones o inexactitudes sobre una situación inexistente;

2. A su vez, la Autoridad en múltiples apartados de la RCA, confunde el Sector no Prospectado con el Sector de Posible Tránsito, lo cual la llevó a concluir que, debido a que no existía un muestreo en terreno de dicho sector (haciendo referencia al Sector no Prospectado) o “zona sensible” para el tránsito de aves, no era posible descartar el impacto significativo de las aves analizadas.

Aquel argumento debe ser desestimado debido a que adolece de un error basal, al confundir o equiparar dos zonas diferentes que, no cuentan con las mismas características topográficas, ya que el Sector no Prospectado derechamente no cuenta con actividad de vuelo debido a que la misma es inviable. En consecuencia, la Autoridad yerra al afirmar que el Sector de Posible Tránsito no fue prospectado, toda vez que, de la revisión de los múltiples planos entregados durante la evaluación de impacto ambiental, se observa claramente que se trata de dos superficies diferentes.

3. Sobre el Sector de Posible Tránsito de Flamencos entre el Tranque de Relaves Laguna Seca y el Salar Punta Negra, fue descartado el impacto significativo de la especie, debido a que: (i) de los muestreos realizados no hubo registros de vuelos de la especie; y (ii) los Flamencos cuentan con una altura de vuelo (65 metros o más) muy superior a la altura máxima de las torres (30 metros), por lo cual, de existir vuelos entre el Salar y el Tranque de Relaves, el riesgo de colisionar prácticamente inexistente.

Sin embargo, debido trabajos bibliográficos que apuntaban a pasados registros de la especie en el Salar (el cual se ubica a 7,9 Km de las obras del Proyecto) se optó por incorporar dentro del diseño de la LAT la instalación de disuasores entre las torres 189 a 243, agregando además un monitoreo semestral del funcionamiento de los disuasores durante los primeros dos años de implementación de los mismos. En definitiva, si bien no existe presencia actual de la especie en el sector, el diseño del Proyecto permite resguardar la generación de efectos adversos sobre los Flamencos, en el caso hipotético que se utilice la ruta del Sector de Posible Tránsito.

4. Por su parte, respecto de los fundamentos relativos a la idoneidad de las metodologías utilizadas para realizar la caracterización de la avifauna del sector, se observa un actuar arbitrario de la autoridad al cuestionar el uso de metodologías que han sido latamente utilizadas en otros proyectos de características similares a este, sometidos al SEIA de manera contemporánea al Proyecto y que por cierto, tampoco mandata a utilizar en sus guías de evaluación ambiental (nos remitimos a lo señalado respecto a los documentos del SAG), lo que además, va en contra de la confianza legítima de los administrados.
5. En lo relativo a supuestas inexactitudes en las campañas de monitoreo que no permitirían el descarte de los impactos significativos en la avifauna asociado nidificación de las especies y la posible destrucción de éstos, cabe tener en consideración que, de los esfuerzos realizados durante la evaluación de impacto ambiental, solo fueron identificados 3 potenciales registros de reproducción aislados de la Golondrina de Mar, con data de uso anterior al año 2020, lo cual no permite indicar que se trata de una zona de nidificación de la especie. Sin perjuicio de lo anterior, como compromiso voluntario se comprometió el realizar un microruteo previo al inicio de la fase de construcción en el caso que exista un traslape entre dicha etapa y la época reproductiva de la especie.
6. Respecto al descarte de los efectos adversos sobre la gaviota garuma en relación con las rutas de vuelo que utiliza esta especie, se indicó que, fue identificada solo una eventual ruta de vuelo de la especie que interceptaría con el trazado de la LAT (Figura N° 4), no obstante, ésta no corresponde a un vuelo asociado a movimientos entre zonas de nidificación y la costa, además de tratarse de una especie que cuenta con una altura de vuelo muy superior a los 30 metros de altura máxima de las torres de la LAT. Sin embargo, debido a la categoría de conservación de la especie, se incorpora dentro del diseño de la LAT la instalación de disuasores entre las estructuras 30 a 60 y entre la 121 a la 137, comprometiendo la evaluación del compromiso durante dos años de la etapa de operación.
7. Por último, los antecedentes aportados por el Titular para la obtención del PAS 138 permiten descartar definitivamente que el Proyecto pueda generar un riesgo para la salud de la población a consecuencia de la exposición a contaminantes debido al impacto de las emisiones y efluentes sobre los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire, en los términos establecidos en los literales c) y d) del

artículo 5° del Reglamento del SEIA. Así, se acompañan todos los antecedentes requeridos por el artículo 138 del Reglamento del SEIA para el cumplimiento del requisito señalado

Por lo mismo, corresponde que la Directora Ejecutiva del SEA desestime las causales de rechazo indicadas en la RCA N° 202202101199/2022 y, por el contrario, tomando en consideración el mérito de la evaluación y los antecedentes presentados por el Titular en esta instancia, califique favorablemente el Proyecto.

POR TANTO,

En atención a los fundamentos de hecho y consideraciones jurídicas invocadas, respetuosamente solicito a la Sra. Directora Ejecutiva del SEA tener por interpuesto el presente recurso, admitirlo a tramitación y, previa instrucción del procedimiento recursivo pertinente, lo acoja en todas sus partes, disponiendo que se deje sin efecto la RCA N° 202202101199/2022, en atención a los argumentos de hecho y fundamentos de derecho expuestos en el cuerpo de esta presentación, y que **se califique favorablemente en lo ambiental** la DIA del proyecto "Subestación eléctrica Monte Mina y línea de transmisión eléctrica Parinas – Monte Mina" de Transelec Holdings Rentas Ltda. bajo las condiciones y exigencias que en la resolución respectiva se establezcan. **En subsidio**, y en el improbable evento de que resuelva no calificar favorablemente la DIA, solicito respetuosamente a usted que ordene **retrotraer el procedimiento de evaluación ambiental** para poder dar respuesta y subsanar las observaciones planteadas.

OTROSÍ: Solicito tener por acompañada escritura pública de fecha 19 de julio de 2019, otorgada en la Notaría de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, donde consta mi personería para representar a Transelec Holdings Limitada.

Sin otro particular, se despide cordialmente,

David Igal Noe Scheinwald
TRANSELEC HOLDINGS RENTAS LIMITADA