

**RESUELVE RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO
POR EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO,
EN CONTRA DE LA RES. EX. N°894/2021**

RESOLUCIÓN EXENTA N° 624

SANTIAGO, 26 de abril de 2022

VISTOS:

Lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley N° 20.417, que dispone la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (LOSMA); en la Ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado (LBPA); en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1/19.653, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, del año 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA); en la Resolución Exenta N° 2.124, de fecha 30 de septiembre de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que fija la organización interna de la Superintendencia del Medio Ambiente; en el Decreto Exento RA N° 118894/55/2022, de la Subsecretaría del Medio Ambiente, que establece orden de subrogancia del cargo de Superintendente del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta RA N° 119123/28/2022 de la Superintendencia del Medio Ambiente, que establece el cargo de jefe/a del Departamento Jurídico de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N°439, de 22 de marzo de 2022, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que establece orden de subrogancia para el cargo de Jefe/a del Departamento Jurídico; en el expediente administrativo sancionador Rol D-039-2016 de la Superintendencia del Medio Ambiente; y en la Resolución N° 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES GENERALES

1. Con fecha 11 de julio de 2016, conforme a lo dispuesto en el artículo 49 de la LOSMA, se dio inicio a la instrucción del procedimiento administrativo sancionatorio Rol D-039-2016, con la formulación de cargos a Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante, "EFE", "la empresa", "la recurrente" y/o "la titular"), Rol Único Tributario N° 61.216.000-7, propietaria de la línea férrea que une la ciudad de Santiago con la ciudad de Rancagua, donde se integran servicios de transporte de pasajeros a nivel metropolitano, interurbano y de larga distancia, así como servicios de transporte de cargas; en conformidad a lo dispuesto en el artículo 35 letra a) de la LOSMA, en cuanto a incumplimiento de las condiciones, normas y medidas establecidas en la RCA N° 373/2013, y letra n), en cuanto a incumplimiento cualquiera de toda otra norma de carácter ambiental que no tenga establecida una sanción específica, en este caso, fraccionar el proyecto "Rancagua Express" al someter a evaluación ambiental solamente el subproyecto "Mejoramiento Integral", sin haber sometido a evaluación ambiental el subproyecto "Seguridad y Confinamiento", eludiendo así el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).

2. Con fecha 21 de abril de 2021, mediante la Resolución Exenta N°894, dictada por el Superintendente del Medio Ambiente, se procedió a sancionar a Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con una **multa total de 1.516 UTA**, con ocasión

de que se tuvo por configuradas las dos infracciones imputadas. Específicamente, los cargos que se tuvieron por configurados, fueron los siguientes: i) **Cargo I**, consistente en *“la superación del nivel de presión sonora fijado para las Zonas II y III en los puntos, fechas y horarios señalados en la Tabla N° 7 de la presente resolución sancionatoria, con mediciones que fluctúan entre los 61 dBA hasta los 86 dBA, calculado de acuerdo a lo establecido en el D.S. N° 38/2011, generándose excedencias que van desde 1 dBA hasta los 26 dBA por sobre el máximo establecido en el D.S. N° 38/2011”*, aplicándose una multa de **445 UTA**; y ii) **Cargo II**, consistente en *“fracccionar el proyecto “Rancagua Express”, al someter a evaluación ambiental solamente el subproyecto “Mejoramiento Integral”, sin haber sometido a evaluación ambiental el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, eludiendo así el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”*, aplicándose una multa de **1.071 UTA**.

3. Asimismo, mediante el resuelto segundo de la Res. Ex. N°894/2021 SMA, se requirió al titular para que, en un plazo de 15 días hábiles, presentase a este servicio, para su aprobación, un cronograma de trabajo en el que se establecieran todas las acciones que serían realizadas para materializar el reingreso del proyecto “Seguridad y Confinamiento” al SEIA.

4. La mencionada resolución fue notificada personalmente al titular, con fecha 22 de abril de 2021, de acuerdo a lo consignado en el acta levantada al efecto, e incorporada al expediente del presente procedimiento sancionatorio.

5. Con fecha 29 de abril de 2021, Javier Vergara Fisher, en representación de la empresa, dedujo recurso de reposición en contra de la Resolución Exenta N°894 antes citada, solicitando en términos generales que se acoja en todas sus partes, enmendando conforme a derecho la Resolución N°894/2021 y muy especialmente, que se absuelva a la empresa respecto del Cargo N°2. Por su parte, en el primer otrosí de su presentación, y de conformidad a lo establecido en el artículo 57 de la Ley 19.880, se solicita se suspendan los efectos de la resolución sancionatoria, toda vez que el cumplimiento del acto recurrido podría causar un daño irreparable o hacer imposible el cumplimiento de lo que se resolviera en caso de acogerse el presente recurso.

6. En virtud de lo anterior, mediante Resolución Exenta N° 1044, de 11 de mayo de 2021, este servicio notificó la interposición de dicho recurso de reposición y confirió traslado a los interesados del procedimiento, para que en un plazo de 5 días hábiles alegasen cuanto consideraran procedente en defensa de sus intereses. Asimismo, el resuelto tercero de dicha resolución dispuso la suspensión, a contar de dicho acto, del cómputo del plazo previsto en el resuelto segundo de la resolución recurrida, y detallado en el considerando tercero precedente.

7. Mediante Resolución Exenta N°1111, de 18 de mayo de 2021, este servicio procedió a rectificar en los términos que indica, la Resolución Exenta N°1044/2021 antes citada.

8. Con fecha 31 de mayo de 2021, María Nora González Jaraquemada y Valentina Durán Medina, abogadas en representación de los interesados que indican, evacuaron el traslado conferido mediante Res. Ex. N°1044/2021. Por su parte, con fecha 03 de junio de 2021, Ezio Costa Cordella, también efectuó traslado en su calidad de abogado representante de la interesada que indica. En ambos escritos se solicita a este servicio que se rechace el recurso de reposición interpuesto por EFE, en base a los argumentos que se detallarán en el acápite respectivo.

9. Mediante escrito presentado con fecha 03 de junio de 2021, María Nora González Jaraquemada y Valentina Durán Medina, vienen en rectificar el escrito que evacuó traslado, y acompañan documento que indican. Enseguida, con fecha 07 de julio

de 2021, presentan un nuevo escrito en que solicitan se resuelva el recurso de reposición presentado por la empresa.

10. Finalmente, con fecha 29 de marzo de 2022, Valentina Durán Medina presentó un escrito ante este servicio, en el que manifiesta su renuncia al poder especial otorgado por los mandantes en el presente procedimiento, por motivos personales.

II. PROCEDENCIA DEL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA RECURRENTE

11. Como se expuso precedentemente, mediante la Resolución Exenta N° 894, de 21 de abril de 2021, este servicio puso término al procedimiento administrativo sancionatorio Rol D-039-2016, aplicando una sanción consistente en multa total de **1.516 UTA**. Dicha resolución fue notificada personalmente al titular, con fecha 22 de abril de 2021, de acuerdo a lo consignado en el acta levantada al efecto, e incorporada al expediente del presente procedimiento sancionatorio.

12. Establecido lo anterior, procede a continuación evaluar si dicho recurso ha sido interpuesto dentro del plazo de 5 días hábiles contados desde la notificación del acto que se pretende reponer, conforme lo establece el artículo 55 de la LOSMA. En esta línea, considerando que la recurrente fue notificada con fecha 22 de abril de 2021, es posible concluir que el recurso de reposición ha sido interpuesto dentro de plazo, ya que dicho término vencía el día 29 de abril de 2021, mismo día de su presentación.

13. Conforme a lo expuesto, procede a continuación analizar el fondo de las cuestiones planteadas por la recurrente.

III. ALEGACIONES EFECTUADAS POR LA RECURRENTE

14. Al respecto, como se expuso precedentemente, la recurrente solicita enmendar conforme a derecho la Resolución Exenta N° 894/2021 y muy especialmente, que se le absuelva del Cargo N° 2. En línea con lo anterior, en su escrito expone una serie de argumentos que a grandes rasgos dicen relación con lo siguiente:

a) La SMA habría tipificado y sancionado una infracción respecto de la cual no cuenta con competencias. El artículo 11 bis de la Ley N° 19.300 en ningún caso tipifica una infracción a la cual se apareje una sanción de las contenidas en el artículo 38 de la LOSMA.

b) La SMA habría configurado el fraccionamiento con abierta vulneración de los principios de coordinación y unidad administrativa, en razón de prescindir contra toda razonabilidad y en base a pretendidas pruebas indiciarias, las conclusiones a las que ha arribado la autoridad ambiental en años de tramitaciones ambientales.

c) La SMA habría dado por configurado el fraccionamiento en contradicción de antecedentes que obran en el expediente sancionatorio, y ponderando sólo algunos de ellos en una abierta vulneración del principio de imparcialidad.

d) La SMA habría ignorado las reales razones que justifican las obras de seguridad y confinamiento.

e) Contrariamente a lo planteado por la resolución sancionatoria, las obras de seguridad y confinamiento no requieren de un ingreso al SEIA.

f) Las obras de seguridad y confinamiento no generarían los impactos del artículo 11, letras a) y c) de la Ley N° 19.300 que injustamente atribuye la SMA en la resolución sancionatoria.

g) La SMA no habría considerado el efecto de la crisis generada por el Covid-19 en las operaciones de la empresa.

15. Con el objeto de facilitar la ponderación de dichas alegaciones, el detalle de lo argumentado en cada uno de los temas mencionados será expuesto en conjunto con el análisis de dichas alegaciones, en el acápite V de la presente resolución.

IV. ALEGACIONES EFECTUADAS POR LOS INTERESADOS DEL PROCEDIMIENTO EN EL MARCO DEL TRASLADO PREVISTO EN EL ARTÍCULO 55 DE LA LEY 19.880

16. En respuesta al traslado efectuado mediante Resolución Exenta N° 1044, de 11 de mayo de 2021, este servicio recibió escritos de María Nora González Jaraquemada y Valentina Duran Medina, de fecha 27 de mayo de 2021, y de Ezio Costa Cordella, de fecha 02 de junio de 2021, en representación de los interesados que indican, en el que exponen una serie de consideraciones en relación a la potestad de la SMA para sancionar el fraccionamiento; las contradicciones en las que habría incurrido el SEA y EFE en lo referente a la suficiencia y evaluación del proyecto "Seguridad y Confinamiento"; la errónea justificación de EFE relativa al supuesto de vulneración de los principios de coordinación y unidad administrativa; la concurrencia de los efectos del artículo 11 de la Ley N° 19.300, entre otros aspectos; los cuales fueron debidamente analizados y ponderados en la resolución recurrida.

17. En base a lo expuesto, solicitan se rechace el recurso de reposición interpuesto por EFE, confirmando la sanción impuesta.

V. ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES EFECTUADAS POR LA RECURRENTE

a) La SMA habría tipificado y sancionado una infracción respecto de la cual no cuenta con competencias. El artículo 11 bis de la Ley N° 19.300 en ningún caso tipifica una infracción a la cual se apareje una sanción de las contenidas en el artículo 38 de la LOSMA.

18. Al respecto, y dado que esta alegación- supuesta falta de competencia de esta Superintendencia para sancionar el fraccionamiento- ya fue efectuada por la empresa en sus descargos, siendo debidamente analizada y ponderada en los considerandos 210 a 221 de la resolución recurrida, sin que la empresa haya aportado en esta sede recursiva nuevos elementos a ser ponderados por este servicio; en virtud del principio de economía procesal previsto en el artículo 9 de la LBPA, se dan por reproducidos los argumentos esgrimidos en la resolución sancionatoria, descartando lo argumentado por EFE.

b) La SMA habría configurado el fraccionamiento con abierta vulneración de los principios de coordinación y unidad administrativa, en razón de prescindir contra toda razonabilidad y en base a pretendidas pruebas indiciarias, las conclusiones a las que ha arribado la autoridad ambiental en años de tramitaciones ambientales.

19. Al respecto, EFE postula que este servicio habría configurado el fraccionamiento a costa de pasar a llevar competencias y conclusiones arribadas por otros servicios públicos. En esta línea, sostiene que el SEA fue enfático en señalar en el informe evacuado en este expediente, que todas las obras incluidas en los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, consideradas en su conjunto, ya fueron evaluadas en el marco del SEIA en la RCA N° 373/2013. Agrega que en la misma RCA se contienen diversas citas a los Anexos 7.1 y 7.3, donde se encuentra el detalle de las obras de seguridad y confinamiento, antecedentes que tuvo a la vista el SEA al momento de calificar el proyecto. Asimismo, postula que tampoco es entendible que la SMA haya prescindido de lo que resolvió luego la autoridad ambiental al resolver los recursos de reclamación, limitándose solo a analizar el oficio de fecha 14 de agosto de 2018, en virtud del cual el SEA informó al tenor de lo solicitado por la SMA en el marco del presente procedimiento sancionatorio.

20. Agrega que el SEA es el organismo encargado de evaluar los proyectos sometidos al SEIA, de resolver si cumplen con la normativa ambiental, de determinar si generan los efectos características y circunstancias del artículo 11 de la ley 19.300 y, en definitiva, de calificarlos. La SMA no habría considerado el análisis de información que efectuó este órgano administrativo al resolver las reclamaciones administrativas interpuestas en contra de la RCA N° 373/2013.

21. Enseguida, postula que la resolución recurrida también pasa por alto la jurisprudencia que ha emanado de los Tribunales Superiores de Justicia, en cuanto a las facultades contenidas en el artículo 20 de la ley 19.300, al dar a entender que la Resolución Exenta N° 62/2017 de la Dirección Ejecutiva del SEA, que resolvió un recurso de reclamación presentado contra la RCA N° 373/2013, no era capaz de evaluar los impactos ambientales, sino que sólo de considerar las observaciones ciudadanas. Al respecto, afirma que la potestad amplia para resolver dichas reclamaciones contenida en el citado artículo 20 de la ley 19.300, permitiría al Director Ejecutivo del SEA y al Comité de Ministros, conforme a la jurisprudencia citada, ponderar los elementos de mérito que se le presentan, evaluar de modo distinto los impactos o imponer medidas distintas y además ponderar los distintos elementos que se le entregan en el procedimiento de reclamación. De esta forma, la diferencia entre considerar y evaluar que utiliza la resolución sancionatoria—para argumentar que las conclusiones a las cuales llega la Res. Ex. N° 62/2017 de la Dirección Ejecutiva no importarían a una evaluación de impacto—sería a su juicio artificiosa.

22. Finalmente, postula que el que los informes del SEA sean facultativos y no vinculantes, conforme a lo dispuesto en el artículo 38 de la LBPA, no exonera a la SMA del deber de motivación, conforme a las exigencias de la sana crítica. En consecuencia, resulta contrario al principio de unidad y coordinación que esta SMA cuestione el actuar del SEA, quien, en su calidad de administrador del SEIA ha calificado favorablemente los proyectos cuestionados.

23. En relación a lo expuesto por EFE, cabe indicar en primer término, que, sin perjuicio de lo abordado en detalle en la resolución sancionatoria respecto a las cuestiones aquí planteadas, este servicio no puede desconocer, y así lo expuso en su oportunidad, las evidentes contradicciones de los pronunciamientos de la autoridad y la empresa en lo que respecta a la evaluación ambiental del proyecto. Así, la valoración probatoria no puede desconocer las reglas básicas de la lógica, como pueden ser los principios de identidad, de no contradicción, de razón suficiente y de tercero excluido. En esta línea, el principio de identidad comporta atribuir a los conceptos un contenido invariable durante todo el razonamiento jurídico; el principio de no contradicción, apunta a que si existen dos enunciados contradictorios uno de ellos necesariamente ha de ser falso; el principio de razón suficiente alude a que ninguna enunciación puede ser verdadera sin que haya razón suficiente para que sea así y no de otro modo; y el principio de tercero excluido se formula en términos tales que entre dos cosas contradictorias no cabe término

medio.¹ Estos principios tienen consecuencias en el ámbito de la valoración probatoria, como por ejemplo, del principio de la no contradicción se deriva la imposibilidad de juicios contradictorios, como otorgar credibilidad a las declaraciones que refieren versiones antagónicas de los hechos, de esta forma, se infringiría este principio cuando en la valoración probatoria se acogen declaraciones que se excluyen mutuamente.²

24. En este orden de ideas, cabe recordar que en 2012 EFE ingresó al SEIA el proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, mediante una DIA. Conforme a lo declarado, el proyecto “Mejoramiento Integral” formaba parte de un “Master Plan” desarrollado por EFE, que tenía por objeto potenciar el sistema ferroviario para el transporte de carga y de pasajeros, entre otros, contemplando para tales efectos siete iniciativas de modernización ferroviaria. Una de estas iniciativas era el proyecto “Rancagua Express”, que contemplaba tres subproyectos: “Mejoramiento Integral”, “Seguridad y Confinamiento” y “Renovación Flota Material Rodante”. De estos tres subproyectos, únicamente se sometió a evaluación ambiental el proyecto “Mejoramiento Integral”, que tenía por objeto optimizar el servicio entre las ciudades de Santiago y Rancagua. El proyecto fue aprobado por RCA N° 373/2013, concluyendo su etapa de construcción e iniciándose su etapa de operación en marzo de 2017.

25. Así, el considerando 4° de la RCA N° 373/2013, indica que a solicitud de dos organizaciones ciudadanas de la comuna de Pedro Aguirre Cerda –“Liga Independiente de Futbolito Ismael Valdés” y “Junta de Vecinos José María Caro Sector A Unidad Vecinal N° 2”–, la Dirección Ejecutiva del SEA ordenó mediante Resolución Exenta N° 1027/2012, la apertura de un período de participación ciudadana, el cual se extendió desde el 31 de octubre al 29 de noviembre del año 2012. A las numerosas observaciones ciudadanas relacionadas con los impactos generados por “Seguridad y Confinamiento”, se respondió, invariablemente, que dicho proyecto era distinto e independiente del Proyecto de “Mejoramiento Integral”, y por ende no se encontraba sujeto a dicho proceso de evaluación ambiental. En algunos casos, a dicha afirmación se agregaba que no obstante ello el titular había indicado “algunas” de las principales obras de este subproyecto, y en otras, derechamente se señaló que la observación no era pertinente, pues hacía referencia al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, cuyas obras **no formaban parte del proyecto actualmente en evaluación**.³

26. Similar criterio sostuvo la Dirección Ejecutiva del SEA en la Res. Ex. N° 62/2017, que resolvió el recurso de reclamación en contra de la RCA N° 373/2013, en la que afirmó que *“las observaciones reclamadas están relacionadas con la mantención de la continuidad urbana entre ambos costados de la faja vía, además, del cierre y reducción de pasos vehiculares y peatonales y su efecto en el acceso de bienes y servicios básicos, es decir, se hace referencia a obras que forman parte del sub-proyecto “Seguridad y Confinamiento” y no al Proyecto recurrido.”*⁴

27. Enseguida, el informe emitido por la Dirección Ejecutiva del SEA, mediante Of. Ord. D.E. N° 181105, de 02 de agosto de 2018, en respuesta a la Res. Ex. N° 8/Rol D-039-2016 de la SMA, sostuvo que el proponente declaró, al ingresar el proyecto al SEIA, que la DIA presentada correspondía únicamente al segundo subproyecto, tipificado por el literal e) del artículo 3° del D.S. N° 95/2001 MINSEGPRES y como una modificación del actual servicio de transporte de pasajeros, sin embargo, pese a lo declarado, el SEA recalca que, en su presentación, el titular se refiere al subproyecto de “Seguridad y Confinamiento”. Cita para demostrar lo anterior, el Numeral 2.1 de la DIA y el Anexo 7.3 de la DIA –que contendría un catastro detallado de 58 cruces

¹ Al respecto, véase “Las reglas de la sana crítica”, de Xavier Abel Lluch, probática y derecho probatorio, La Ley, grupo Wolters Kluwer, primera edición año 2015, páginas 66 y 67.

² Ídem, página 68.

³ A modo referencial, véase considerando 4 (específicamente, 4.3, 4.4, 4.6, 4.9, entre otros), de la RCA 373/2013.

⁴ Considerando 10.2.9., de la Res. Ex. N° 62/2017, de la Dirección Ejecutiva del SEA.

peatonales y propondría medidas específicas sobre los pasos peatonales existentes a lo largo de la línea–, determinando que la DIA propuso configurar un sistema de traspasos para el tramo Alameda–NOS y detallando obras de confinamiento. En definitiva, de acuerdo a lo informado por la Dirección Ejecutiva del SEA, si bien el nombre del proyecto, lo indicado por el Considerando 3° y las aseveraciones del proponente en su DIA, parecen indicar que el proyecto corresponde únicamente a “Mejoramiento Integral”, en los hechos se habría incluido de igual manera el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” en la evaluación ambiental desarrollada para dictar la RCA N° 373/2013, *“por lo cual en este procedimiento de evaluación se consideraron los impactos asociados a obras de ambos subproyectos”*.

28. Posteriormente, el SEA se refiere a la pertinencia de ingresar obligatoriamente los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” al SEIA, para el evento que constituyan un solo proyecto. En su opinión, el análisis de pertinencia se debe desarrollar como una modificación de proyecto,⁵ tras lo cual se llega a concluir que “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”, considerados en conjunto, sí deben ingresar al SEIA como una modificación de proyecto, conforme al artículo 2°, letra g) del Reglamento del SEIA. No obstante, dado que el SEA estima que ambos proyectos ya fueron evaluados en el SEIA, *“carece de sentido exigir a EFE el ingreso al SEIA de un supuesto nuevo proyecto que comprenda textual y explícitamente ambos subproyectos por los mismos motivos”*. Así, la Dirección Ejecutiva del SEA estima que, *“[e]n otras palabras, las consecuencias ambientales de las obras de cierre de la faja de la vía –incluyendo pasarelas peatonales superiores, pasos multipropósito, trabajos de encauzamiento en estaciones para establecer nuevos puntos de conectividad entre ambos lados de la faja, circuitos peatonales en pasos vehiculares existentes y nuevas mesaninas, así como sus obras de confinamiento–, fueron ya ponderadas”*. En conclusión, en base a los antecedentes expuestos, la Dirección Ejecutiva del SEA estimó que la consideración conjunta de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” no implicaba la obligación de ingreso al SEIA, pues si bien las obras, acciones o medidas de ambos significan un cambio de consideración respecto del transporte ferroviario existente, dicho cambio ya fue evaluado ambientalmente en su totalidad –incluyendo las obras, acciones y medidas de los proyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”– en el procedimiento que dio origen a la RCA N° 373/2013.

29. Tal como fue señalado en la resolución sancionatoria, esta conclusión a la que arribó la Dirección Ejecutiva no se encuentra sustentada adecuadamente en el informe del SEA; de hecho, los antecedentes del procedimiento de evaluación ambiental, respaldados además por los antecedentes de fiscalización, apuntan claramente hacia la conclusión contraria. A partir de los antecedentes disponibles, es posible concluir que el proyecto “Seguridad y Confinamiento” no fue evaluado ambientalmente, por mucho que fueran descritas algunas de sus obras en la DIA del proyecto “Mejoramiento Integral”. Dicho informe, según se expuso, contiene la noción de haberse evaluado “Seguridad y Confinamiento”, lo que no solo contradice la voluntad del proponente, sino la de la propia Dirección Ejecutiva del SEA. La RCA N° 373/2013 no incluye las obras de “Seguridad y Confinamiento” en la descripción de proyecto, indicando expresamente, en sus considerandos 4.3 y 4.10, que ellas no se encontraban sujetas a la evaluación ambiental. Ello es confirmado, además, en la Res. Ex. N° 1323/2013, que resolvió una pertinencia relacionada a la RCA N° 373/2013, sin incluir, al describir las obras asociadas a “Mejoramiento Integral”, las obras de “Seguridad y Confinamiento”.

30. Por su parte, en esta misma contradicción incurre EFE, al afirmar claramente en la evaluación ambiental del proyecto, posteriores reclamaciones y en sus descargos ante este servicio, que el proyecto presentado y sometido a evaluación se refería

⁵ El informe del SEA al exponer sobre la descripción del proyecto “Mejoramiento Integral”, explica que antes de que entrara en vigencia el SEIA, se construyó la línea férrea que une Santiago con otras ciudades al sur, integrando servicios de transporte metropolitano, servicios de transporte interurbano y servicios de larga distancia. En este proyecto original, los servicios de transporte de pasajeros y de cargas utilizaban una misma infraestructura. Dado que la disposición de las vías impedía una mejora sustancial en los servicios de pasajeros ofertados, se propuso al SEA el proyecto “Mejoramiento Integral”.

exclusivamente al subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”. Así, la DIA del proyecto en su página 11, indica que EFE somete al SEIA el proyecto “Mejoramiento Integral”, *“el que considera un plan de mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre Santiago y la ciudad de Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados”*, aseverando que *“en forma complementaria se describen parte de las obras del Subproyecto de Seguridad y Confinamiento, que contempla un plan de construcción de cruces viales y peatonales desnivelados, que EFE se encuentra ejecutando en forma paralela y cuyas obras se informan en el Anexo 7 de la presente DIA”*. Luego, en el Numeral 1.1 de la Adenda N° 1, afirma que *“se aclara que la DIA presentada se refiere exclusivamente al Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”. Los antecedentes incluidos respecto al Subproyecto de “Confinamiento y Seguridad” fueron informados de manera adicional.”*.

31. Posteriormente, en su escrito de 19 de junio de 2019, EFE indicó que *“comparte la opinión del ente administrador del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en orden a que en los hechos se incluyó el subproyecto ‘Seguridad y Confinamiento’ en la evaluación que culminó con la Resolución de Calificación Ambiental N°373/2013, y por lo tanto, se consideraron los impactos asociados a las obras de ambos subproyectos”* (p. 15). Sin embargo, tanto el escrito de descargos de la empresa, como las demás presentaciones realizadas durante el presente procedimiento sancionatorio hasta el informe del SEA, otorgaron argumentos relacionados a la justificación de las obras de “Seguridad y Confinamiento” como cumplimiento a una obligación legal de seguridad, a la independencia de las obras de “Seguridad y Confinamiento” respecto al proyecto “Mejoramiento Integral”, al análisis de pertinencia del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” y a la no concurrencia del elemento subjetivo para configurar el fraccionamiento. En atención a todo lo expuesto, resulta evidente que ni la misma empresa consideraba que el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” había sido evaluado “en los hechos”.

32. En razón de esta y otras consideraciones debidamente detalladas en los considerandos 299 a 318 de la resolución recurrida, este servicio concluyó pertinente no considerar el informe del SEA para efectos de determinar la configuración de la infracción del cargo N° 2. Contrariamente a lo que insinúa EFE, este servicio no configuró la infracción del cargo N° 2 limitándose solo a analizar lo argumentado por la autoridad ambiental en su oficio de agosto de 2018, sino que ello es abordado en los considerandos 259 a 320, los que incluyen el análisis de diversas cuestiones, siendo el análisis del informe del SEA solo una de las múltiples aristas analizadas. En esta línea, las diligencias probatorias y los antecedentes reunidos durante la instrucción del procedimiento sancionatorio son descritos en detalle en los considerandos 89 a 150 de la resolución recurrida, por lo que a juicio de este servicio el deber de motivación del acto recurrido se encuentra suficientemente satisfecho.

33. En otro orden de ideas, en relación a lo afirmado por EFE que apunta a que la diferencia entre “considerar” y “evaluar” que utiliza la resolución sancionatoria—para argumentar que las conclusiones a las cuales llega la Res. Ex. N° 62/2017 de la Dirección Ejecutiva no importarían a una evaluación de impacto—sería artificiosa, ello, en alusión a la potestad amplia contenida en el artículo 20 de la ley 19.300, que le permitiría al Director Ejecutivo del SEA y al Comité de Ministros ponderar, al momento de resolver las reclamaciones, los elementos de mérito que se le presentan y evaluar de modo distinto los impactos o imponer medidas distintas; es menester señalar que la SMA en ningún caso discute la potestad contenida en el citado artículo 20, sino que lo que se cuestiona es la inconsistencia del SEA y de EFE, en orden a la evaluación ambiental del subproyecto de “Seguridad y Confinamiento”. Así, tal como se ha señalado, no hay ni en la DIA, ni en sus Adendas, ni en alguna parte de la evaluación ambiental, una evaluación de impactos asociados a las obras de “Seguridad y Confinamiento”. Como declara expresamente EFE en el Numeral 2.1 de su DIA, el Anexo 7 de la DIA solo incorpora una descripción parcial de las obras a ejecutar, dejando fuera de la misma, por ejemplo, el confinamiento de la faja vía. Al solicitarse más información, en distintas oportunidades se aclaró que estas obras no formaban parte del proyecto. Por tanto, lo concluido por el SEA en su informe de agosto de 2018, en cuanto a que *“las consecuencias ambientales de las obras de cierre de la faja vía –incluyendo pasarelas peatonales*

superiores, pasos multipropósito, trabajos de encauzamiento en estaciones para establecer nuevos puntos de conectividad entre ambos lados de la fajas, circuitos peatonales en pasos vehiculares existentes y nuevas mesaninas, así como sus obras de confinamiento–, fueron ya ponderadas” es errado, pues ni el SEA, ni los organismos de la administración del estado con competencias ambientales que participaron de la evaluación, contaban con los antecedentes necesarios para realizar dicha ponderación. No consta en el procedimiento una evaluación de los impactos de “Seguridad y Confinamiento”, no se ha efectuado una ponderación de las emisiones atmosféricas, del ruido, de las vibraciones, de eventuales modificaciones de tránsito, de alteraciones de sistemas de vida y costumbres, entre otros posibles impactos asociados a este subproyecto. Se confirma lo señalado, asimismo, al comprobar que no fueron incluidos los impactos de las obras asociadas al subproyecto “Seguridad y Confinamiento” en el Capítulo 5 de la DIA –los antecedentes necesarios para justificar que el proyecto no requiere ingresar mediante un EIA–, por lo que mal puede haberse descartado la significancia de estos impactos y si correspondía, en vista de esta significancia, presentar un EIA.

34. De esta forma, lo que se puede concluir claramente a partir de los antecedentes disponibles públicamente en el SEIA, es que no existían los antecedentes necesarios para evaluar los impactos del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, ni menos para concluir que éste no generaría efectos significativamente adversos sobre el medio humano. Por otra parte, lo que hace el SEA al resolver la reclamación, no es más que afirmarse en la evaluación del proyecto “Mejoramiento Integral”. En definitiva, los antecedentes necesarios para evaluar conforme a la ley, de manera fundada y participativa el proyecto “Mejoramiento Integral”, considerado en conjunto con el proyecto “Seguridad y Confinamiento” nunca han sido sometidos al SEIA.

35. En esta línea, cabe destacar el ingreso de la DIA “Seguridad operacional para la continuidad de servicio de pasajeros Tramo: Santiago – Nos”, en septiembre de 2020, que se sometió como una modificación del Proyecto original aprobado por RCA N° 373/2013, en el tramo Santiago-Nos, y conforme a la descripción del proyecto, tenía por objeto aumentar la seguridad de la faja vía para los usuarios y servicio, otorgando mayor confiabilidad en la operación del servicio de pasajeros en el Tramo Santiago-Nos. Para esto, contemplaba aumentar la seguridad (confinamiento y limitaciones de acceso) de la faja vía, complementando el aislamiento a través de obras que facilitarían la conectividad de personas entre ambos sectores de la faja, sin interrumpir el paso del tren. En esta línea, se contempló reforzar la conectividad peatonal Oriente-Poniente, diseñándose mejoras y complementaciones a las obras del subproyecto de “Seguridad y Confinamiento” presentadas en el proyecto original (Anexo 7 de la DIA de RCA N° 373/2013). Sin embargo, luego de la apertura de un proceso de participación ciudadana, la empresa manifestó su voluntad de desistirse del procedimiento, poniéndose término a la evaluación ambiental de la misma. Nueve meses después, en diciembre de 2021, ingresó un proyecto de similares características al SEIA, denominado “Mejoramiento de las condiciones medioambientales y de seguridad en tramo Santiago – Nos”, que se encuentra actualmente en tramitación, habiéndose solicitado nuevamente la apertura de un proceso de participación ciudadana, solicitud que fue acogida por el SEA mediante Resolución Exenta N°202213101226, de 11 de abril de 2022, que ordena la realización de un proceso de participación ciudadana por un plazo de 20 días, proceso que a la fecha de la presente resolución se mantiene en curso.

36. Lo anterior, da cuenta a lo menos de la necesidad de mejorar la seguridad de la faja vía y reforzar la conectividad, sometiendo a evaluación ambiental aspectos vinculados a la seguridad de la operación del servicio de pasajeros en el Tramo Santiago-Nos, muchos de los cuales ya habían sido levantados en la evaluación ambiental del proyecto de “Mejoramiento Integral”, pero que no fueron debidamente considerados, dado que como se expuso reiteradamente, estos aspectos no eran parte del proyecto que se estaba sometiendo a evaluación. Teniendo en cuenta lo anterior, llama la atención el que ambos proyectos sobre seguridad hayan sido ingresados como una modificación del proyecto “Mejoramiento Integral”, siendo que se dijo en toda la evaluación de este último que dicho subproyecto de seguridad era independiente.

37. Finalmente, cabe tener presente en relación a la afirmación de EFE consistente en que este servicio ha pasado por alto las conclusiones a las que ha arribado la autoridad ambiental en años de tramitaciones; que este proceso de evaluación ha sido objeto de múltiples acciones administrativas y judiciales, destacándose el fallo reciente de la Corte Suprema, Rol N° 44081-2020, de 06 de diciembre de 2021, que invalidó la sentencia dictada por el Segundo Tribunal Ambiental, que rechazó la reclamación deducida en contra de la Resolución Exenta N° 1.470 de 2017, del Director Ejecutivo del SEA, mediante la cual se declaró inadmisibles las solicitudes de invalidación en contra de la Resolución Exenta N° 1.227 de 2016, conforme a la cual la referida autoridad resolvió inhibirse de conocer las reclamaciones administrativas interpuestas en contra de la RCA N° 373/2013. Asimismo, dejó sin efecto las Resoluciones Exentas N° 1.227/2016, N° 1.544/2016 y N° 1.470/2017, todas del Director Ejecutivo del SEA, ordenando a la autoridad ambiental dictar las resoluciones pertinentes para la tramitación y el conocimiento de la reclamación administrativa presentada por la demandante.

38. Es decir, 9 años después de la aprobación del proyecto “Mejoramiento Integral”, aun se discute el proceso que culminó con la aprobación de este proyecto mediante RCA N° 373/2013, cuestión que afecta especialmente a quienes se han visto perjudicados por el proyecto y por la falta de claridad en su evaluación ambiental.

c) La SMA habría dado por configurado el fraccionamiento en contradicción de antecedentes que obran en el expediente sancionatorio, y ponderando sólo algunos de ellos en una abierta vulneración del principio de imparcialidad.

- i) **Elemento subjetivo: La SMA ha configurado el elemento pasando por alto no sólo sus propios precedentes y criterios, sino que en contra de la opinión del servicio que evaluó el proyecto.**

39. EFE afirma que no se verifica en el procedimiento el elemento volitivo propio del fraccionamiento, desde que el titular no ha tenido ninguna intención manifiesta de ejecutar aquello que le ha sido imputado. En esta línea, sostiene que la supuesta acreditación de intencionalidad en la resolución recurrida se da sobre supuestos errados, pasando a exponer que la SMA establece dos consideraciones esenciales que serían determinantes para acreditar el dolo en este caso: (a) el hecho de ser un sujeto calificado, basado en la experiencia de EFE en el SEIA, y (b) la conducta de la empresa durante la evaluación del proyecto “Mejoramiento Integral”. En este contexto, sostiene que resulta incomprensible pretender atribuir dolo o una conducta maliciosa a EFE sólo porque su giro, establecido por ley, se aviene con una causal de ingreso al SEIA. Más incomprensible resultaría sostener que, en razón de haber ingresado previamente tres proyectos, EFE sabría de una supuesta obligación legal de ingresar el proyecto en cuestión de la forma en que estima la SMA, pues cada proyecto tiene sus particularidades y contextos distintos, tanto desde el punto de vista de su operación como de su financiamiento. Al tratarse de una empresa pública, su planificación económica escapa incluso de la esfera de sus propios representantes legales. Agrega que no es EFE el que determina la cantidad de recursos que anualmente se le asigna para el cumplimiento de sus objetivos. La SMA presumiría que cualquier persona jurídica que debe someter proyectos con cierta regularidad al SEIA y donde se omite evaluar alguno de ellos, actúa de mala fe o dolosamente. A mayor abundamiento, postula que el sostener que el ingreso de tres proyectos al SEIA provocaría una *expertise* en el titular que daría cuenta de este dolo, es un ejercicio demasiado simple si no se contrasta con la totalidad de las operaciones de EFE que, bajo el marco legal, tampoco han ingresado al SEIA precisamente por no ser aplicables las causales de ingreso o la generación de un cambio de consideración. Expone que, si bien la potestad para imputar un potencial fraccionamiento es de la SMA, el SEA bien pudo establecer que, en base a esa misma circunstancia el proyecto no cumplía condiciones mínimas para ser calificado ambientalmente favorable, lo que no sólo no hizo, sino que además reafirmó con posterioridad la conformidad de dicha RCA al rechazar las reclamaciones administrativas en su contra, y al ser consultado por esta misma SMA en el contexto del presente procedimiento sancionatorio.

40. En este orden de ideas, agrega que lo exigido para la configuración del fraccionamiento es una intención dolosa de fraccionar el proyecto, al momento de su ingreso, lo que no podría verificarse si incluso la autoridad ambiental competente ha estado conteste en la forma en que el mismo se evaluó. En esta línea, hace mención del fallo en causa Rol N° R-60-2017, del Tercer Tribunal Ambiental, que prescribe que *“el estándar de prueba del elemento subjetivo del art. 11 bis LBGMA deje ajustarse **al balance de probabilidades**, por el que se debe declarar existente dicho elemento si resulta más probable que no que el proponente supiera de todos los impactos del proyecto y aun así varió su instrumento de evaluación ambiental o eludió el SEIA”*.

41. Agrega que la SMA habría omitido una serie de antecedentes para ponderar la existencia de dolo, cuestionando que se le impute un actuar malicioso si en la DIA del proyecto de “Mejoramiento Integral” se menciona el subproyecto de “Seguridad y Confinamiento” describiendo parte de sus obras. Luego, en relación al criterio referido a establecer si existió o no una planificación y organización de la información de una determinada manera, postula que es evidente que la organización y la planificación de todos los antecedentes de evaluación tendían a considerar que la misma debía ser tramitada de la forma en que finalmente fue aprobada. Reitera que EFE siempre informó que el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” se encontraba fuera de la evaluación por no ser atingente al mismo. En este sentido, agrega que si el SEA consideró que debía ser evaluado, ha entendido que ello se subsanó en la misma tramitación ambiental, tal como ha sido confirmado expresamente mediante Ord. D.E. N° 181105 de 2 de agosto de 2018.

42. Asimismo, postula que no puede olvidarse que la intención maliciosa de fraccionar se determina al momento de ingresar el proyecto a evaluación (el art. 11 bis utiliza la voz “proponente”), sin embargo, la SMA no ha analizado cómo a dicha época existió el dolo que pretende fundar. En esta línea, EFE afirma que el proyecto de “Seguridad y Confinamiento” es bastante anterior al ingreso de la DIA de “Mejoramiento Integral”, ejecutándose en razón de las actividades propias de seguridad de la compañía dado su propio giro. Luego, la última precisión de presupuesto, mediante el D.S. N° 94/2012 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que modifica el Plan Trienal de Desarrollo 2011-2013 de EFE, aprobado mediante D.S. N° 150/2011 del mismo Ministerio, recién se publicó en el Diario Oficial el día 16 de agosto de 2012, es decir, tres semanas antes del ingreso del proyecto “Mejoramiento Integral” al SEIA. Agrega que si se sigue el razonamiento de esta SMA que considera el conocimiento de EFE del presupuesto asignado para “Seguridad y Confinamiento” en Rancagua Express, es evidente que EFE no pudo prever que había obtenido financiamiento para ejecutar obras de seguridad y confinamiento especialmente contempladas para Rancagua Express (independientes de las labores que sobre el particular ejecuta antes y después de esa época), al momento de ingresar el proyecto originalmente evaluado, por lo que en esa oportunidad resulta imposible considerar que EFE actuó con dolo de fraccionar. EFE, considerando que este presupuesto responde a actividades permanentes de la compañía, y que del análisis técnico no se recomendaba el ingreso al SEIA de “Seguridad y Confinamiento”, actuó en consecuencia e informó transparente y oportunamente a la autoridad ambiental que el proyecto no implicaría dichas obras.

43. Agrega que no es dable la consideración de esta SMA que indica que antes del D.S. N° 94/2012 ya existiría certeza por parte de EFE de la ejecución de un subprograma asociado a “Rancagua Express”, pues si así fuera no hubiese sido necesaria la dictación de un nuevo Decreto Supremo que venga a rectificar lo indicado en el D.S. N° 150/2011. No puede imputarse a EFE un conocimiento total y previo de este específico presupuesto sin contar con la dictación y publicación del acto administrativo que lo contiene. Insiste en que al momento de elaborar la DIA y luego “proponer” el proyecto, EFE no tenía certeza del presupuesto que sería asignado para obras de “Seguridad y Confinamiento” específicas para Rancagua Express.

44. Finalmente, EFE insiste en que debe efectuar actividades de seguridad y confinamiento dado su deber de velar por la seguridad en el transporte ferroviario respecto de las líneas que son de su propiedad. Ello, no sólo refuerza el hecho de descartar que esas obras hayan debido ser parte de la evaluación ambiental original, sino que también sirve

como antecedente indubitado que descarta una intención maliciosa por parte de la empresa. Agrega que incluso si esta SMA considera que ello deba ingresar, esto no obsta a que en la oportunidad en la que se pondera este dolo el titular haya actuado bajo el convencimiento de que se encontraba tramitando correctamente un proyecto ante el SEIA. En conclusión, en este balance de probabilidades que ha adoptado la SMA, a juicio de EFE, se ha acreditado que existen más elementos que excluyen el supuesto dolo que aquellos que lo harían verificable.

45. En relación a lo expuesto por la empresa, cabe indicar que la gran mayoría de los argumentos aquí esgrimidos ya habían sido planteados en el procedimiento sancionatorio y debidamente ponderados por este servicio en la resolución recurrida, por lo que cabe centrar el análisis principalmente en aquellos argumentos que cuestionan aspectos que no habían sido ventilados previamente. Así, cabe señalar en primer lugar, que existe consenso en estimar que es precisamente la acumulación de los indicios, y su combinación armónica, la que conduce de una serie de pruebas probables, a la certidumbre. Lo anterior, reviste particular relevancia en el ámbito de la responsabilidad administrativa en que pueda incurrir EFE, como persona jurídica, y aún más tratándose del fraccionamiento, pues difícilmente podría agotarse la conducta infraccional en un solo acto; el fraccionamiento que afecta la unicidad de un proyecto, la formulación de una parte del proyecto fraccionado como un proyecto individual y su ingreso posterior al SEIA, constituyen una cadena de acciones, que dan como resultado la conducta reprochada mediante el artículo 11 bis de la LBGMA. Por ende, es evidente que la sola experiencia de EFE como sujeto calificado, no es suficiente para determinar que hubo intención de fraccionar la unidad de proyecto al momento de ingresar el subproyecto “Mejoramiento Integral”.

46. De esta forma, con el objeto de identificar esta cadena de acciones, es que este servicio centró parte de su análisis en los proyectos que EFE ingresó al SEIA previos al ingreso de “Mejoramiento Integral”, los que dan luces, como se expuso, de la experiencia de EFE en torno a temáticas similares, cuestión que adquiere relevancia en atención a que la SMA carece de facultades intrusivas. Así, el proyecto “Reposición Traslado Vía Férrea Comuna de Quillota” contempló el desmantelamiento de una vía férrea existente y el traslado y la construcción de una nueva variante, incluyéndose dentro de la evaluación las obras asociadas a la implementación de numerosos cruces a nivel (aspectos asociados a seguridad). Por otra parte, el proyecto “Desvío de maniobra de la Mochita”, fue objeto de término anticipado por carecer de información relevante o esencial, específicamente en base argumentos que apuntan a la falta de claridad, la inconsistencia y la insuficiencia de la información aportada por EFE en la presentación de la DIA, en relación a los impactos del proyecto sobre los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, destacándose sobre todo la existencia de barrios consolidados en las cercanías y los impactos sobre la conectividad respecto a servicios y equipamiento.

47. Lo anterior, constituye un indicio relevante al momento de evaluar la intencionalidad del fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express”. Como se expuso, no solo conocía EFE la necesidad de evaluar ambientalmente los cruces al modificar su línea férrea, como parte de un proyecto unitario indivisible. También demuestra este historial que la empresa estaba al tanto de las dificultades de evaluar los efectos significativamente adversos sobre el medio humano. El rechazo temprano del proyecto “Desvío de Maniobra de la Mochita”, a poco más de un año de ingresar “Mejoramiento Integral” al SEIA, da indicios de un conocimiento acabado sobre los efectos significativos que puede tener una línea férrea sobre la conectividad de grupos humanos, así como sobre la forma en que estos efectos son analizados en el contexto del SEIA.

48. Mas allá de las particularidades de cada caso, el rechazo de dicho proyecto por las razones expuestas, es un antecedente relevante para afirmar que EFE entendía la unidad de proyecto –que involucra un mejoramiento de la vía férrea y las consecuentes alteraciones de los cruces peatonales y vehiculares-, y que también comprendía la idoneidad de omitir la evaluación de “Seguridad y Confinamiento”, como un medio para evitar las dificultades de evaluar ambientalmente los impactos ambientales del proyecto sobre el medio humano. Sobre este punto, llama la atención que el proyecto de “Seguridad operacional para la

continuidad de servicio de pasajeros Tramo: Santiago – Nos”, ingresado en septiembre de 2020, haya sido desistido por la misma empresa justo en el momento en que el SEA abrió un proceso de participación ciudadana. Asimismo, llama la atención que conociendo las dificultades asociadas a la evaluación del proyecto “Desvío de Maniobra de la Mochita”, EFE no haya presentado al menos una consulta de pertinencia asociada al proyecto “Rancagua Express”.

49. En el caso del fraccionamiento, este conocimiento previo se relaciona con deberes de la empresa como proponente ante el SEIA, así como a las particularidades de la evaluación ambiental del proyecto que eludió su ingreso al sistema. Como se ha señalado, EFE se encontraba en conocimiento de la necesidad de confinar la vía férrea y de construir nuevos pasos a nivel para poder implementar su proyecto “Mejoramiento Integral”; de hecho, esta correlación es explícita en la propia planificación trienal de la empresa, sin perjuicio que es negada en cada ocasión que se cuestiona la forma de ingreso del proyecto. Al respecto, contrario a lo que sostiene EFE, la modificación introducida al Plan Trienal 2011-2013 mediante el D.S. N° 94/2012 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, solo confirma la interrelación de “Seguridad y Confinamiento”, como expresión ineludible de un estándar de seguridad determinado para las consecuencias de la implementación del proyecto “Mejoramiento Integral”. El D.S. N° 94/2012 señala en su considerando 5° que la modificación del Plan Trienal 2011- 2013 contempla incorporar el programa “Proyecto Rancagua Express”, *“que considera inversiones destinadas a fortalecer el desarrollo del transporte ferroviario a través del mejoramiento de la seguridad, confiabilidad, cobertura, capacidad de la infraestructura y equipos”*. De tal manera, se aprecia que el imperativo legal que rige las acciones de EFE apunta, en primer lugar, al mejoramiento de las condiciones de seguridad del tramo Santiago-Rancagua, como eje fundamental del mejoramiento de la vía férrea en ese tramo.

50. Contrario a lo que señala la empresa, con anterioridad a la modificación introducida mediante el D.S. N° 94/2012, el Plan Trienal 2011-2013 ya establecía un subprograma asociado al proyecto “Rancagua Express”, donde se correlacionaba el aumento de frecuencia con necesarias obras de seguridad y confinamiento. Luego, el D.S. N° 94/2012 introdujo un nuevo numeral 5° al Artículo único del D.S. N° 150/2011, consistente en el Programa “Proyecto Rancagua Express” que agrupó, no solamente los subprogramas “Confinamiento de Vías” y “Protección de Cruces”, sino que además, el subprograma “Inversión Adicional Servicio Rancagua Express”, reiterándose por tanto, en relación a este proyecto, la necesidad de construir 25 pasarelas peatonales o pasos bajo nivel para prevenir los impactos del aumento de frecuencia y la construcción del confinamiento para aislar y dar seguridad ocupacional a las vías. Por tanto, no es efectivo que la interrelación entre el proyecto “Mejoramiento Integral” y el proyecto “Seguridad y Confinamiento”, surja únicamente por razones puramente prácticas en el Plan Trienal 2011-2013 de EFE. Incluso desde su gestación inicial en el D.S. N° 150/2011 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el proyecto Rancagua Express tenía previsto, como medida específica para prevenir los impactos del aumento de frecuencia de trenes de pasajeros, la construcción de pasarelas, lo que va aparejado con el confinamiento de las vías y la consecuente supresión de pasos a nivel, a objeto de cumplir con el estándar de seguridad requerido para otorgar el servicio. Más allá del contenido del programa “Proyecto Rancagua Express” para fines presupuestarios o financieros, la imputación de fraccionamiento surge en atención a las características de “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”, que llevan a concluir que ambos dependen el uno del otro. La interdependencia anotada dice relación, precisamente, con el objeto del proyecto “Mejoramiento Integral” de aumentar la frecuencia de trenes. En consecuencia, el solo hecho que aumente la frecuencia de trenes se traduce en una nueva situación de riesgo, la que, conforme a los antecedentes del procedimiento, fue enfrentada precisamente ejecutando las obras del proyecto “Seguridad y Confinamiento”. Si bien puede ser efectivo que EFE tuviera una intención anterior de mejorar el estándar de seguridad de las obras en el tramo Santiago-Rancagua, ello no permite descartar que hubo un mejoramiento de estándar especial, que tuvo lugar precisamente a propósito de otro proyecto que aumentó las condiciones de riesgo de la vía férrea. Este hecho fue reconocido explícitamente en el Plan Trienal 2011-2013.

51. Es razonable suponer que los antecedentes contemplados en dicho Plan Trienal 2011-2013, eran conocidos por EFE al momento de ingresar el proyecto “Mejoramiento Integral” al SEIA, incluso con las modificaciones introducidas por D.S. N° 94/2012, dado que a pesar que éste fue publicado en agosto de 2012- un mes antes del ingreso al SEIA del proyecto “Mejoramiento Integral”-, su promulgación acaeció varios meses antes- en mayo de 2012- siendo esperable que EFE conociera de su contenido al menos desde el momento en que dicho acto es promulgado. Aun en el caso en que EFE insista en la improbable posibilidad de que este recién conociera el contenido del D.S. N° 94/2012 al momento de su publicación, igualmente optó por presentar el proyecto “Mejoramiento Integral” un mes después, pudiendo perfectamente haber reformulado el proyecto en atención a las modificaciones de presupuesto introducidas por el D.S. N° 94/2012, cuestión que no ocurrió.

52. En cuanto a la forma en que el proponente organizó y presentó la información al momento de ingresar el proyecto “Mejoramiento Integral” ante el SEIA, EFE cuestiona que se le impute un actuar malicioso si en la DIA de “Mejoramiento Integral” se menciona el subproyecto de “Seguridad y Confinamiento” describiendo parte de sus obras. Sin embargo, como ya se ha señalado, dicha descripción no fue en ningún caso una descripción completa del subproyecto de “Seguridad y Confinamiento”, y EFE fue enfático en señalar en todo momento que las obras asociadas a “Seguridad y Confinamiento” no eran parte del proyecto en evaluación. Misma respuesta se dio cada vez que las observaciones ciudadanas aludían a aspectos de “Seguridad y Confinamiento”. Es presumible entonces que las complejidades asociadas a la evaluación de los impactos ambientales de “Seguridad y Confinamiento”- conocidas por EFE- pudieran haber inclinado la decisión de no incluir esta parte del proyecto en su evaluación ambiental, negando en reiteradas ocasiones las solicitudes de hacerlo por parte de los organismos sectoriales y aludiendo a dos circunstancias dudosas: que el proyecto era diferente e independiente en el tiempo –lo que en la práctica, conforme a los antecedentes de fiscalización, resultó ser falso– y que su “pertinencia de ingreso” era, igualmente, independiente, posibilitando de este modo omitir la evaluación del proyecto “Seguridad y Confinamiento”, en lugar de siquiera consultar sobre la necesidad de evaluarlo.

53. En esta línea, cabe destacar que gran parte de la doctrina⁶ y jurisprudencia han sostenido en relación a la intencionalidad en la conducta, que, junto con la consciencia de estar dividiendo un proyecto o actividad, debe existir una intención positiva de eludir el SEIA o de evitar la consideración conjunta de los impactos del proyecto. Es decir, debe existir una “manipulación del sistema”, en palabras del Tercer Tribunal Ambiental. Así, en sentencia dictada en causa Rol R-60-2017, en el considerando 11°, señala: *“¿Cuál es el juicio que debe hacer la SMA para sancionar el fraccionamiento? A juicio de estos sentenciadores, el proponente debió saber que su conducta, en cualquiera de los dos casos de fraccionamiento, impedía la correcta evaluación ambiental de todos los impactos de su proyecto. Esta manipulación del sistema de protección ambiental solo es posible en la medida que éste se inicia a petición de parte, recayendo en el proponente analizar si su proyecto debe someterse o no al SEIA”*.

54. Enseguida, EFE se resguarda en un proceso de evaluación ambiental que no ha estado exento de cuestionamientos e inconsistencias, tal como se ha detallado tanto en la resolución sancionatoria, como en el acápite anterior de esta resolución.

55. En definitiva, todos estos indicios a juicio de este servicio inclinan la “balance de probabilidades”, en el sentido de dar mayor mérito a la tesis que supone que existió una conducta dolosa por parte de EFE, al fraccionar el proyecto “Rancagua Express” con el objeto de eludir una evaluación integral de todos sus impactos.

⁶ Véase, por ejemplo, Carrasco Quiroga, Edesio (2014). “Notas Respecto al fraccionamiento de Proyectos en el Sistema de Evaluación Ambiental”. VII Actas de las Jornadas de Derecho Ambiental. U. Chile. Santiago: Ed. Legal Publishing, p. 485.

56. Por último, EFE estima que los requisitos de la figura llevan a probar una conducta “maliciosa” lo cual no es efectivo. La intencionalidad como elemento de la infracción dice relación con el dolo, el cual puede tener una variante netamente asociada a un elemento cognitivo.

ii) **Fraccionamiento ambiental. Elusión de ingreso al SEIA.**

57. En otro orden de ideas, y luego de exponer los argumentos que han sido analizados en estos considerandos, EFE centra su análisis en la independencia funcional, temporal y técnica de ambos proyectos (“Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”), poniendo en duda algunas de las conclusiones a las que arribó este servicio en la resolución sancionatoria. Específicamente en lo referente a la independencia funcional, postula que la SMA analiza la situación mirando hacia el pasado, con el beneficio que da la retrospectiva, cuando en realidad lo que corresponde es analizar el momento en que se tomó la decisión. Agrega que el que ambos proyectos se hayan construido conjuntamente se debió al uso de una oportunidad abierta por la segregación o confinamiento de las vías, por una parte, y a la aprobación de la respectiva RCA, por la otra. Pero eso no era así cuando se tomaron las decisiones de hacer estos proyectos, pues en aquel momento la decisión de ejecutar las obras de “Seguridad y Confinamiento” era independiente de las obras del proyecto de “Mejoramiento Integral”. El objetivo, expone, era en primer término mejorar la seguridad y eso abrió una oportunidad de hacer otro proyecto, existiendo a esa fecha en la línea una serie de pasos “a nivel” que eran una fuente permanente de riesgo para las personas en las cercanías. No es artificioso el que EFE haya decidido que era una importante política de seguridad y mejoramiento de estándares de cuidado de las personas, el eliminar todos los pasos a nivel independiente de si se modificaba o no la frecuencia de los trenes mediante otro proyecto. Postula que para la SMA pareciera que la única razón posible para mejorar los estándares de seguridad del transporte ferroviario sería el aumento de las frecuencias de trenes y no el mejoramiento de la seguridad.

58. En relación a la independencia temporal, EFE reconoce que, si bien las obras se construyeron al mismo tiempo, ellas no estaban sujetas a esta clase de interdependencia, prueba de ello sería el que a medida que se recibían pasos vehiculares antes del término de las obras del Proyecto “Mejoramiento Integral”, estos comenzaban a funcionar de inmediato, sin esperar que el proyecto de Mejoramiento estuviera listo. Finalmente, en relación a la independencia técnica, cita parte del Anexo 7.3. de la DIA de “Mejoramiento Integral”, que la SMA habría omitido al momento de analizar esto en la resolución recurrida, que señala que *“la operación global de mejoramiento de la línea Alameda- Rancagua supone aun en un escenario de no materialización del mismo, que todos los actuales pasos existentes peatonales y vehiculares sobre la línea férrea deben ser reemplazados por paso a desnivel”*. Lo anterior, demostraría que las obras de “Seguridad y Confinamiento” podían construirse y de hecho se construirían de modo independiente a la aprobación del proyecto de “Mejoramiento Integral”.

59. Al respecto, es posible indicar en primer término que la supuesta independencia y autonomía de las obras de “Seguridad y Confinamiento”, fue debidamente abordada en los considerandos 276 a 280 de la resolución recurrida. Cabe recalcar que allí se expuso que el desarrollo de obras de mejoramiento continuo desde el año 1997, conforme a las políticas de seguridad de EFE, no independizan ni separan desde el punto de vista ambiental las medidas de seguridad específicas que correspondía implementar para el proyecto “Mejoramiento Integral”. Resulta del todo lógico que EFE considere permanentemente obras encaminadas a mejorar la seguridad de la vía férrea, pero resulta igualmente evidente que el confinamiento definitivo de la vía férrea –que conllevó la eliminación de numerosos atravesos a nivel, que habían sido ocupados a lo largo de los años por habitantes de las comunas aledañas a la vía férrea– y la construcción de pasarelas, no forman parte de estas obras generales. Lo anterior, se ve reafirmado al determinar que las obras asociadas a este proyecto se concretaron en un tiempo acotado, simultáneo a las obras destinadas a aumentar la frecuencia de los trenes. Lo verificado por esta Superintendencia-independientemente de lo declarado por EFE en el citado Anexo 7.3. de la DIA, referente a que aun

en un escenario de no materialización del mismo, los actuales pasos sobre la línea férrea debían ser reemplazados por paso a desnivel- es que los proyectos se encuentran relacionados en su ejecución y que “Seguridad y Confinamiento” opera como un conjunto de medidas de seguridad necesarias para el funcionamiento de “Mejoramiento Integral”, que fueron omitidas de la evaluación ambiental.

60. No hay que olvidar que el mismo Anexo 7.3. de la DIA, prescribe que *“[c]omo consecuencia del proyecto de mejoramiento integral de la Infraestructura ferroviaria en el tramo Santiago Rancagua, se pretende que en el tramo entre Alameda y Nos, la faja vía quede completamente segregada del entorno urbano, impidiendo el acceso peatonal a la misma”*. Así, una interpretación armónica de ambas aseveraciones solo viene a reafirmar lo que ha venido sosteniendo este servicio a lo largo de toda la tramitación del procedimiento sancionatorio, y es que si bien es presumible que EFE en el marco de su giro considere permanentemente obras encaminadas a mejorar la seguridad de la vía férrea, y en ese contexto afirme como una política de mejora el que los pasos sobre la línea férrea debían ser reemplazados por pasos a desnivel, incluso en un escenario de no materialización del proyecto “Mejoramiento Integral”, lo cierto es que resulta evidente que la aprobación del proyecto imponía una necesidad mayor de materializar lo anterior, para hacer frente al riesgo generado por el aumento en la frecuencia de trenes, propio del proyecto “Mejoramiento Integral”.

61. En relación a lo expuesto por EFE al abordar la supuesta independencia funcional de ambos proyectos, se indica que la SMA analiza la situación mirando hacia el pasado, con el beneficio que da la retrospectiva, cuando en realidad lo que corresponde es analizar el momento en que se tomó la decisión. En esta línea, lo cierto es que la SMA no solo se ha limitado a analizar aquellos antecedentes que existían al momento de ingresar el proyecto al SEIA, aquellos que antecedieron a la presentación del proyecto- dando cuenta de las inconsistencias en las que ha incurrido la empresa y el propio órgano evaluador en lo que respecta a la relación de las obras de seguridad con las del proyecto sometido a evaluación-, sino que además, cuenta con antecedentes fruto de inspecciones ambientales que demuestran esta interdependencia. Así, es posible afirmar que ambos proyectos tienen como finalidad que EFE responda a la alta demanda potencial, para lo cual la empresa debe siempre cumplir adecuadamente los estándares de seguridad impuestos por la normativa aplicable. En relación a la independencia temporal, fue posible acreditar en el procedimiento que las obras de “Seguridad y Confinamiento” estaban siendo ejecutadas paralelamente junto a las obras de “Mejoramiento Integral”. Tampoco contradice esta conclusión, el hecho que ciertas obras del proyecto “Seguridad y Confinamiento” puedan postergarse para después de la entrada en funcionamiento del proyecto “Mejoramiento Integral”, así, la postergación de ciertas obras de “Seguridad y Confinamiento”, dada su naturaleza accesorio a “Mejoramiento Integral” como mecanismo de prevención de riesgos, supondría una mayor probabilidad de concreción del riesgo de colisión, pero no impediría necesariamente que se ejecute el proyecto “Mejoramiento Integral”. Ello no se traduce en que ambos proyectos sean temporalmente independientes, solo evidencia la naturaleza de las obras de prevención de riesgos, cuyo principal objeto es reducir la probabilidad de materialización de un riesgo determinado.

62. En relación a la interdependencia técnica, si bien es efectivo que las obras de “Seguridad y Confinamiento” no dependen técnicamente de “Mejoramiento Integral” ni viceversa, la interdependencia de los proyectos puede derivar de aspectos distintos a los técnicos. Como se ha señalado, el proyecto “Seguridad y Confinamiento” busca establecer un estándar de seguridad acorde con la frecuencia de trenes derivada de “Mejoramiento Integral”; la necesidad de incorporar “Seguridad y Confinamiento” como parte del proyecto no es de fuente técnica, sino normativa. Es lo que reconoce la misma DIA del proyecto, que en su Anexo 7.3 afirma, como ya se ha señalado, que como consecuencia del proyecto de “Mejoramiento Integral” se pretende que en el tramo entre Alameda y Nos, la faja vía quede completamente segregada del entorno urbano. Que el confinamiento de la vía es consecuencia necesaria de la mejora integral de la infraestructura ferroviaria es innegable, pues tal como se indica en el Numeral 2.3.3. de la DIA, el proyecto en operación implica una frecuencia de 1 viaje cada 4 minutos en horario punta en el tramo Santiago - Nos (mientras que la frecuencia antes del proyecto

era de 30 a 60 minutos para casi la totalidad de los tramos). Lo anterior se refuerza en el Numeral 6.12.132 del ICE, donde se observa que la implementación del proyecto implica un aumento del 400% en la frecuencia de los trenes de pasajeros. En consecuencia, para el cumplimiento de los estándares de seguridad del tramo Santiago-Rancagua, ante la mayor frecuencia de trenes que supone “Mejoramiento Integral”, se requiere de la supresión de los pasos a nivel existentes y construcción de pasarelas. Lo anterior, se comprueba concretamente en la construcción, según confirmó esta Superintendencia, de las obras de ambos proyectos en forma simultánea.

d) La SMA habría ignorado las reales razones que justifican las obras de seguridad y confinamiento.

63. A este respecto, EFE reitera gran parte de los argumentos presentados a propósito de los cuestionamientos vertidos en torno a las conclusiones arribadas por este servicio, que dan cuenta de la interdependencia de los proyectos de “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”. Es por esto que, con el objeto de evitar la reiteración de argumentos, estese a lo indicado en los considerandos 57 a 62 de la presente resolución.

64. Por otro lado, en relación a la necesidad de evaluar los impactos generados por las obras de “Seguridad y Confinamiento”, EFE efectúa una errónea interpretación de lo señalado por esta SMA en el considerando 275 de la resolución recurrida, que señala que, el que el proyecto- de “Seguridad y Confinamiento”- pretenda evitar accidentes y proteger a la población- argumento dado por EFE en sus descargos- no era justificación para omitir su evaluación ambiental. En esta línea, este servicio sostuvo que es el SEIA precisamente la sede donde se deben evaluar los impactos positivos y negativos del proyecto sobre el medio ambiente, no siendo la supuesta bondad de ciertos impactos un argumento para evitar la evaluación ambiental. Pues bien, EFE aduce que ello importa un desconocimiento de cómo funciona el SEIA. Agrega que precisamente los impactos positivos de una modificación de proyecto es un motivo para que este no se evalúe. Sólo se requeriría por tanto evaluar ambientalmente un proyecto cuando se modifican sustantivamente los impactos (art. 2 letra g.3, Reglamento del SEIA), entendiéndose que ello se refiere a impactos negativos.

65. Al respecto, corresponde aclarar que el considerando 275 cuestionado, está inserto en un subcapítulo que versa sobre el proyecto “Seguridad y Confinamiento” como cumplimiento de una obligación legal de EFE y el Plan Trienal 2011-2013. En esta línea, el objetivo de la afirmación en cuestión fue que la circunstancia de que el proyecto “Seguridad y Confinamiento” tuviera por objeto mejorar los estándares de seguridad asociados a la línea férrea, no implica que esté eximido de la necesidad de evaluar sus impactos en conjunto con los de “Mejoramiento Integral”, en el contexto del SEIA. Como se expuso detalladamente en la resolución sancionatoria, este servicio dio cuenta de la generación de un riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de los efluentes, emisiones o residuos, en particular por las emisiones de ruido durante la etapa de construcción de las pasarelas y demás obras del proyecto “Seguridad y Confinamiento”; y concluyó que hubo una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, en relación al confinamiento total de la vía férrea, supresión de pasos a nivel y construcción de pasos a desnivel asociados al proyecto “Seguridad y Confinamiento”. Se hace presente que ello coincide además con lo expuesto en las denuncias recepcionadas por este servicio desde el año 2013 a 2016, y las sucesivas presentaciones que los interesados en el procedimiento han efectuado en el marco del procedimiento sancionatorio.

66. A ello apunta lo señalado en el considerando 275, y nada tiene que ver con lo afirmado por EFE, en orden a que sólo se requeriría evaluar ambientalmente un proyecto cuando se modifican sustantivamente los impactos “negativos” de este. Lo que se ha querido afirmar es que el proyecto “Seguridad y Confinamiento”, independientemente del beneficio social que pudiese tener, generó impactos que no fueron

debidamente evaluados, y lo que correspondía era evaluarlos en conjunto con los del proyecto “Mejoramiento Integral”, como parte de una misma unidad de proyecto. Es lo que ocurrió con los cruces desnivelados y el confinamiento asociados al tramo Santiago-Melipilla en el proyecto “Tren Alameda Melipilla”, ingresado por EFE a evaluación ambiental mediante EIA el año 2015, que fue tomado como ejemplo en la formulación de cargos. Si este último proyecto ingresó a evaluación considerando el confinamiento y las pasarelas, es porque estos aspectos son una parte inseparable del proyecto desde el punto de vista ambiental, al tratarse de un aumento relevante en la frecuencia de trenes.

67. Finalmente, cabe señalar que los impactos adversos generados por las obras asociadas a “Seguridad y Confinamiento”, fueron descritos y ponderados en los considerandos 338 a 382 de la resolución sancionatoria.

e) Contrariamente a lo planteado por la resolución sancionatoria, las obras de seguridad y confinamiento no requieren de un ingreso al SEIA.

68. Sobre este punto, más allá de reiterar argumentos que ya fueron expuestos en el procedimiento y ponderados en la resolución recurrida, EFE hace énfasis en que el foro donde la discusión en torno a si las obras de “Seguridad y Confinamiento” requerían o no de un ingreso al SEIA, fue precisamente el SEIA, siendo el SEA el que concluyó sobre la materia al aprobar el proyecto por RCA N° 373/2013 y luego al resolver las reclamaciones mediante Res. Ex. N° 62/2017. En línea con lo anterior, destaca que el SEA al resolver estas reclamaciones afirmó que, de acuerdo a lo indicado por el proponente, el proyecto no dejaría sin infraestructura que signifique perder conectividad y accesibilidad a transporte o bienes y servicios, y que no era posible concluir que estas nuevas obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” impliquen un aumento de los impactos generados por la línea férrea, ni tampoco ellas signifiquen una obstrucción a la libre circulación, a la conectividad o un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de las personas. Así, de acuerdo a lo expuesto por EFE, la autoridad ambiental concluye que es posible afirmar que no se configura una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres a propósito de las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, en los términos del artículo 8 del RSEIA. Estas conclusiones del SEA confirmarían los criterios básicos que sustentaron el accionar de EFE, y que ahora la SMA pretendería desconocer.

69. Al respecto, y sin perjuicio que para un mejor análisis la alegación relacionada con que las obras de “Seguridad y Confinamiento” no generarían los impactos del artículo 11 de la Ley N° 19.300, será ponderada en el acápite siguiente; la circunstancia de que el SEA haya concluido lo señalado en el considerando precedente, no es óbice para que esta SMA, en el contexto de las potestades que la LOSMA le entrega, haga un análisis crítico en base a los antecedentes recabados en el procedimiento, análisis que no solo se basa en el examen documental del expediente de evaluación, sino que incluye en este caso inspecciones ambientales, un reporte sobre sistemas de vida y costumbres, y otros antecedentes aportados por los interesados en el procedimiento. Recordemos además que tanto el SEA como la empresa han incurrido en evidentes contradicciones en lo que respecta a la evaluación ambiental del proyecto, sosteniendo en reiteradas oportunidades, por un lado, que el proyecto “Seguridad y Confinamiento” no era parte del proyecto sometido a evaluación ambiental, para luego indicar el SEA en su informe evacuado en agosto de 2018, que “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”, considerados en conjunto, sí debían ingresar al SEIA como una modificación de proyecto, conforme al artículo 2°, letra g) del Reglamento del SEIA, no obstante, dado que ambos proyectos ya habían sido evaluados en el SEIA, dicha autoridad ambiental estimó que carecía de sentido exigir a EFE el ingreso al SEIA de un supuesto nuevo proyecto que comprendiera textual y explícitamente ambos subproyectos por los mismos motivos. Cabe señalar, como se expuso, que EFE compartió las conclusiones a las que arribó la autoridad ambiental contenidas en el oficio de agosto de 2018.

70. En razón de lo anterior, es evidente que este servicio no puede limitar su análisis a lo concluido por la autoridad ambiental, sobre todo en un contexto como este, dadas las evidentes contradicciones existentes. Lo que correspondía, por tanto, conforme a las reglas de la sana crítica, era ponderar además todos los otros elementos de prueba recabados y que llevan a la conclusión que las obras de “Seguridad y Confinamiento”, sí generaron efectos del artículo 11 de la ley 19.300, como se expondrá a continuación.

f) Las obras de seguridad y confinamiento no generarían los impactos del artículo 11, letras a) y c) de la Ley N° 19.300 que injustamente atribuye la SMA en la resolución sancionatoria.

i) No concurrirían los efectos del artículo 11 letra a) de la LBGMA

71. Al respecto, EFE postula en primer término que la SMA habría realizado un trato diferenciado, sin justificación aparente, al afirmar, por una parte, que no se pronunciaría sobre un eventual efecto de las vibraciones y ruido de los trenes de carga, puesto que dicha materia fue debidamente consultada en la evaluación ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral”, y luego desestimar el “Estudio Acústico Mejoramiento Integral de la Infraestructura Fervoraría Santiago – Rancagua, Pasos a Nivel” presentado por EFE el Anexo 7.3 de la DIA. Agrega que el referido estudio acústico daría cuenta que EFE, al igual que en el caso del ruido generado por trenes de carga, ha aportado al SEA la información referente en materia de ruido, presentando un Plan de Seguimiento y las respectivas conclusiones en relación a los puntos de medición modelados.

72. Asimismo, postula que resulta extraño que contemplando el proyecto “Mejoramiento Integral” la construcción de estaciones de tren, construcción de una vía férrea, construcción de separaciones de hormigón y fierro en los límites de la línea, todas actividades que importan emisiones sonoras durante la etapa de construcción, y dado las medidas de manejo propuestas, se haya estimado que no requerían de un EIA, sino que bastaba una DIA; la SMA asuma una postura completamente diversa respecto de obras similares, presumiendo la necesidad de un EIA. Lo anterior, a su juicio no tiene justificación alguna. A mayor abundamiento, y de estar convencida esta autoridad de la concreción de este efecto, característica o circunstancia del artículo 11 letra a) de la LBGMA respecto de las obras de “Seguridad y Confinamiento”, debió haber realizado las correspondientes visitas inspectivas respecto de estas obras o bien efectuar un requerimiento de información.

73. Al respecto, es posible indicar en relación a lo planteado por EFE, en orden a que este servicio habría dado un trato diferenciado sin justificación, al no pronunciarse en torno a eventuales efectos de las vibraciones y ruidos de los trenes de carga, y al mismo tiempo desestimar el “Estudio Acústico Mejoramiento Integral de la Infraestructura Fervoraría Santiago – Rancagua, Pasos a Nivel” presentado por EFE en la DIA; que este servicio no comparte tal afirmación, dado que en primer término, queda claro de la lectura de los considerandos que abordaron este tema en la resolución recurrida- los riesgos sobre la salud de la población generados por el proyecto “Seguridad y Confinamiento” fueron abordados en los considerandos 344 a 350 de la resolución sancionatoria-, que se descartó la dimensión relacionada a ruidos y vibraciones asociados al impacto de trenes de carga, en atención a que el presente procedimiento se circunscribe a las infracciones imputadas conforme a los cargos N° 1 y N° 2, ninguna de las cuales, como se expuso, considera la omisión de la evaluación de los trenes de carga o los impactos asociados a los ruidos y vibraciones generados por dichos trenes.

74. En segundo término, en lo referente a los estudios acústicos aportados por la empresa en la DIA, no es que se desestimen, sino todo lo contrario, es en virtud del análisis de lo allí contenido, además de otros antecedentes recabados, lo que permitió a este servicio arribar a las conclusiones plasmadas en la resolución sancionatoria. Así, en lo que respecta a la generación de emisiones atmosféricas o ruidos y vibraciones asociados al

proyecto “Seguridad y Confinamiento”, como se expuso, en el Anexo 7 de la DIA se presentaron algunos antecedentes relacionados a las obras para construir las pasarelas y el confinamiento de las vías, los que no fueron objeto de evaluación, pues se señaló en la Adenda N° 1 que dichas obras no formaban parte del proyecto “Mejoramiento Integral”. Así, se determinó que existieron emisiones sonoras asociadas a las obras de “Seguridad y Confinamiento” y que, conforme a las proyecciones realizadas por la propia empresa, superaban los límites máximos permisibles del D.S. N° 38/2011

75. En esta línea, el estudio acústico de los pasos a desnivel concluye que, sin medidas de control de ruido, se incumple la norma de emisión en las obras de construcción de 17 de los 18 pasos desnivelados (p. 21), por lo que todos requieren la implementación de medidas de control de ruido. Luego, se determina que, implementando barreras modulares, se cumple la norma en la construcción de 6 de los 18 pasos desnivelados. Ello lleva a proponer la implementación de las dos medidas complementarias de control de ruido que fueron propuestas para las obras del proyecto “Mejoramiento Integral”, lo que permitiría, recién en ese punto, establecer que existe cumplimiento normativo. Sin embargo, al aclararse a partir del primer ICSARA que estos pasos desnivelados no formaban parte del proyecto, no fueron objeto de observaciones por parte de los organismos públicos que formaban parte de la evaluación ambiental. Por tanto, tal como se expuso en la resolución recurrida, no puede afirmarse que el impacto acústico de las obras del proyecto “Seguridad y Confinamiento” haya sido objeto de evaluación ambiental. El análisis del expediente de evaluación apunta precisamente a lo contrario, en circunstancias que la evaluación de impacto acústico, respecto a las obras que sí formaron parte de la evaluación, fue de un elevado nivel de escrutinio. Así, resulta evidente que la sola presentación de un estudio acústico sobre los pasos a desnivel junto a la DIA, no permite dar por evaluado el impacto relacionado con los ruidos. También debe señalarse que las medidas de control de ruido, que resultaban esenciales para asegurar cumplimiento normativo en la construcción de los pasos a desnivel, no fueron incorporadas entre las obligaciones exigibles de la RCA N° 373/2013. Tampoco se realizó un Plan de Seguimiento que permitiera comprobar en terreno el cumplimiento del D.S. N° 38/2011. En suma, las obras de “Seguridad y Confinamiento” no estuvieron asociadas a ninguna condición, exigencia o medida que emanara de algún instrumento de gestión ambiental.

76. Todo lo expuesto, llevó a esta SMA a concluir que el proyecto “Mejoramiento Integral”, sumado al proyecto “Seguridad y Confinamiento”, generó un riesgo para la salud de la población conforme al artículo 11, letra a) de la LBGMA, en vista que la propia empresa entregó antecedentes que dan cuenta de este riesgo, considerando lo señalado en el artículo 5°, del D.S. N° 95/2001 MINSEGPRES, que dispone que se evaluará lo anterior en base a *“lo establecido en las normas primarias de calidad ambiental y de emisión vigentes”* (letra a) y a *“[l]a diferencia entre los niveles estimados de inmisión de ruido con proyecto o actividad y el nivel de ruido de fondo representativo y característico del entorno donde exista población humana permanente”* (letra f). Este criterio se manifiesta, aún más concretamente, en el artículo 5°, letra b) del D.S. N° 40/2012 MMA, que lleva a considerar *“[l]a superación de los valores de ruido establecidos en la normativa ambiental vigente”* para determinar si existe un riesgo para la población.

77. En su proyecto “Mejoramiento Integral”, EFE reconoce la superación de la norma de emisión de ruidos en la construcción de casi todos los pasos desnivelados; por otra parte, no constan en el procedimiento antecedentes que permitan acreditar el cumplimiento de la norma durante la construcción de estos pasos, ni la implementación de alguna medida de mitigación de ruido para estas obras. Frente a ello EFE afirma que la SMA debió efectuar una fiscalización en este sentido o efectuar un requerimiento de información, sin embargo, no acompaña ningún antecedente que permita acreditar el cumplimiento de la norma o la implementación de medidas de mitigación asociadas a las obras de “Seguridad y Confinamiento”, por lo que todo apunta a concluir que no se implementaron medidas en esa línea. A mayor abundamiento, como se expuso, el riesgo generado a la salud de la población se ve reafirmado al constatar que el Plan de Seguimiento del proyecto “Mejoramiento Integral”, permitió verificar numerosas infracciones a la norma de emisión de ruidos, en los puntos que sí fueron evaluados y respecto a los cuales sí eran exigibles las medidas de control.

78. Finalmente, y ligado a lo anterior, en relación al argumento que apunta a que genera extrañeza el que esta SMA concluya que las obras de “Seguridad y Confinamiento” generaron efectos del artículo 11 letra a) de la LBGMA, a pesar que respecto a los ruidos generados por las obras de “Mejoramiento Integral”, el SEA estimó que no requerían de un EIA, en atención a las medidas de manejo de ruidos propuestas; es dable reiterar que las conclusiones a las que ha arribado este servicio en virtud del análisis contenido en la resolución sancionatoria y aquí reiterado, apunta a que este riesgo considera la ejecución de las obras asociadas tanto a “Mejoramiento Integral” como a “Seguridad y Confinamiento”, analizadas en su conjunto, teniendo además como antecedente no solo el expediente de evaluación ambiental, sino que la información contenida en el Plan de Seguimiento del proyecto, que como se expuso dio cuenta de infracciones a la norma de emisión de ruidos, lo que demuestra que las medidas propuestas en la evaluación para hacer frente a este riesgo- asociado a “Mejoramiento Integral”-no fueron suficientes. Si a ello se suma el que respecto a las obras asociadas a “Seguridad y Confinamiento” no se hayan establecido medidas en la RCA, teniendo como antecedente lo expuesto en el considerando 75 de esta resolución, es esperable que ese riesgo que se contempló en la evaluación ambiental del proyecto diste bastante del riesgo efectivamente generado por la ejecución de las obras de ambos subproyectos.

ii) **No concurrirán los efectos del artículo 11 letra c) de la LBGMA**

79. Al respecto, EFE afirma que el cargo por fraccionamiento formulado en este proceso se funda en la afirmación de que las obras asociadas al subproyecto de “Seguridad y Confinamiento” provocan impactos en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, de aquellos previstos en el artículo 11 letra c) de la Ley 19.300, específicamente, en la conectividad entre uno y otro lado de la vía férrea. Postula que, para arribar a tal conclusión, la SMA toma en consideración, entre otros elementos, el documento “Reportes Sistemas de Vida y Costumbres”, y que forman parte del Informe de Fiscalización Ambiental de 2015. Sin embargo, aduce que no es posible corroborar el tenor de las preguntas realizadas, y por ende cuestiona su metodología. Asimismo, afirma que la construcción de las pasarelas del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” se llevó a cabo entre los años 2014 y 2015, considerando el estándar de accesibilidad establecido en el Manual de Carreteras vigente a la fecha, ampliamente utilizado y exigido para este tipo de obras. Agrega que se han efectuado una serie de obras y mantenciones a lo largo de los años que han permitido mejorar el estándar asociado a seguridad y conectividad.

80. Finaliza señalando que tal como se ha venido sosteniendo reiteradamente, el SEA ya se ha pronunciado sobre esta materia, descartando los efectos imputados por este servicio. Aduce que en la evaluación ambiental del proyecto se revisaron en forma precisa y detallada los impactos que éste podría causar en la conectividad peatonal y vehicular entre uno y otro lado de la vía, teniendo en consideración para tal efecto, precisamente, las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, descartando la autoridad evaluadora que éstos dieran lugar a los efectos de alteración de los sistemas de vida y costumbres de la población que fundaron el cargo de fraccionamiento formulado en esta causa.

81. En línea con lo señalado, cabe indicar en primer término, que los efectos en los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, fue abordado en detalle en los considerandos 351 a 382 de la resolución recurrida. Sin perjuicio de lo anterior, en relación a los cuestionamientos en torno al reporte sobre sistemas de vida y costumbres contenido en el informe de fiscalización del año 2015- EFE aduce que no se hicieron públicas las preguntas realizadas a los entrevistados-, es posible advertir que en el documento que contiene dicho reporte, incorporado al IFA 2015, se describe en detalle la metodología utilizada, los objetivos generales y específicos, el método para seleccionar a los participantes, el procedimiento que se efectuó para realizar las entrevistas, y sus resultados. Se destaca el que se utilizara un tipo de instrumento de entrevista semi estructurada presencial, contemplando el informe los distintos temas tratados a lo largo de las entrevistas-categorías de interés-, y los discursos de los entrevistados en relación a cada

una de estas categorías. En virtud de ello, corresponde rechazar las alegaciones de EFE a este respecto.

82. A mayor abundamiento, cabe señalar que el reporte data de noviembre de 2015, dando cuenta de un análisis prospectivo respecto a los impactos del proyecto que no ingresó a evaluación ambiental. Por su parte, a la fecha de la resolución sancionatoria, se contaba con antecedentes sobre la ejecución del proyecto “Rancagua Express” que permitieron contrastar las conclusiones que dieron lugar a la clasificación inicial de la infracción. En este sentido, los interesados en el procedimiento efectuaron diversas presentaciones en las que manifestaron dificultades en los tiempos de desplazamiento, conectividad, problemas evidenciados en ciertas pasarelas y estaciones, dificultades para el acceso a servicios e infraestructura básica, entre otros. En razón de ello este servicio efectuó una inspección de oficio en marzo de 2017, con el objeto de fiscalizar el cierre de la faja vía, acceso a estaciones, habilitación de pasos peatonales a desnivel y cierre de pasos peatonales a nivel, evidenciando una serie de dificultades descritas en el considerando 357 de la resolución sancionatoria. Ello se relaciona y contrasta con lo expuesto por EFE en orden a que la empresa estaría permanentemente efectuando obras con el objeto de mejorar los estándares de seguridad y conectividad.

83. Finalmente, en cuanto al argumento que apunta a que el SEA ya se ha pronunciado sobre esta materia, descartando los efectos imputados por este servicio, se advierte que es la misma empresa quien afirma que ello fue en base al análisis que se hizo de los impactos que el proyecto podía causar en la conectividad peatonal y vehicular, teniendo en consideración para tal efecto, las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”. En esta línea, como se expuso en el considerando 368 de la resolución recurrida, el análisis de la evaluación ambiental que se efectuó con ocasión del proyecto “Mejoramiento Integral”, es siempre limitado a las obras sometidas a evaluación por EFE, que evitó evaluar impactos sobre grupos humanos relacionados a la ejecución del proyecto “Seguridad y Confinamiento”. Por ejemplo, al consultarse a EFE durante la evaluación, sobre los efectos respecto a ferias libres y en particular sobre la Feria Libre de Av. Salvador Allende (Feria Libre José María Caro), se responde una vez más que *“el proyecto sometido a evaluación ambiental Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua constituye un proyecto independiente del proyecto de Seguridad y Confinamiento”* (respuesta 4.1, Adenda N° 1, p. 82). En vista de ello, EFE se limita a analizar si las expropiaciones del proyecto “Mejoramiento Integral” afectan grupos humanos, descartando la posibilidad en cada caso. En consecuencia, en caso alguno puede afirmarse que fue descartado, durante la evaluación ambiental, que los vecinos del proyecto tuvieran el carácter de grupos humanos para efectos del SEIA, ante la totalidad de las obras de “Seguridad y Confinamiento”, pues EFE omitió esa discusión al señalar que dicho subproyecto era independiente del evaluado y que por tanto no era objeto de evaluación.

84. La resolución sancionatoria concluye que los antecedentes del expediente sancionatorio- antecedentes que tienen como respaldo no solo lo aportado por los denunciantes, el análisis prospectivo contenido en el documento “Reportes Sistemas de Vida y Costumbres”, sino que también lo constatado por este servicio en la fiscalización de 2017-, dan cuenta de una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos que se encuentran en el área de influencia del proyecto “Mejoramiento Integral”, sumado al proyecto “Seguridad y Confinamiento”, que fueron omitidas de la evaluación ambiental, en particular, considerando las dimensiones geográfica, socio-económica y de bienestar social que caracterizan estos sistemas de vida, en los términos del D.S. N° 95/2001 MINSEGPRES. Del mismo modo, se aprecia una obstrucción a la libre circulación y conectividad, así como un aumento significativo en los tiempos de desplazamiento y alteraciones al acceso de equipamientos, servicio e infraestructura básica, lo que de acuerdo con el D.S. N° 40/2012 MMA, configura igualmente una alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos. Ello llevó a este servicio a confirmar la clasificación de la infracción N° 2, establecida preliminarmente en la formulación de cargos como gravísima, conforme al artículo 36, N° 1, letra f) de la LOSMA.

85. Es relevante destacar una vez más, que al no existir medidas de mitigación o compensación en relación al proyecto “Seguridad y Confinamiento”, se redujeron significativamente los beneficios sociales del proyecto, al, por un lado, beneficiar con ahorros el tiempo de viaje de los usuarios de “Rancagua Express”, y afectar, por otro, con aumentos en el tiempo de viaje y otras externalidades ambientales a la población colindante a la línea férrea. Esto resalta el rol esencial del sistema de evaluación ambiental, que de utilizarse como era mandatorio, hubiera internalizado estas externalidades, mejorando sustantivamente la distribución de costos y beneficios del proyecto, obteniendo un resultado más equitativo.

86. Por último, corresponde indicar que la conclusión arribada por la resolución sancionatoria sobre este punto no determinó la necesidad de que EFE presentara necesariamente un EIA para corregir su situación. Aquello es una cuestión que debe analizarse en el contexto del proceso de evaluación ambiental. Por lo demás, este servicio utilizando un criterio práctico asociado a la economía procedimental, eficiencia y eficacia, no buscó una nueva evaluación conjunta de los proyectos de mejoramiento y seguridad y confinamiento, sino que existiera una evaluación de todo aquello que faltaba, razón por la cual dictaminó lo indicado en el resuelto segundo de la resolución sancionatoria. Por lo anterior, la empresa deberá estarse a lo indicado en el resuelto segundo del presente acto que considera la situación actual del proyecto.

g) La SMA no habría considerado el efecto de la crisis generada por el Covid-19 en las operaciones de la empresa.

87. Finalmente, EFE afirma que la SMA habría omitido preguntar a la empresa sobre los efectos de la crisis sanitaria en sus operaciones para efectos de definir el cálculo de la multa y aplicar una reducción de la sanción. Ello, a pesar que producto de la pandemia los resultados del tren Santiago – Nos, principalmente, han sido severamente afectados al tener un 50% menos de pasajeros que un año normal.

88. Sobre esta alegación, es posible indicar que es efectivo que a la época en que fue dictada la resolución sancionatoria, este servicio aplicaba un factor especial de disminución de la sanción, asociado a los efectos de la crisis sanitaria en el normal funcionamiento de las empresas. Sin embargo, ello se debía principalmente a que la información de los ingresos anuales disponible por esta Superintendencia era anterior al año 2020, y por ende se entendía que no comprendía los efectos de la pandemia, lo que justificaba proceder a efectuar ajustes adicionales a la ponderación del tamaño económico para internalizar sus efectos en la sanción. Adicionalmente a lo anterior, este factor de ajuste se construyó en base a una proyección de la capacidad de funcionamiento promedio por tamaño de empresa para el periodo abril–diciembre 2020, en el que se establecieron factores de ponderación, los cuales, de acuerdo a la categoría de tamaño económico del infractor, resultaban o no en una disminución adicional en el componente de afectación de la sanción. Pues bien, dado que el tamaño económico de EFE a la época de la resolución sancionatoria correspondía a empresa Grande 4, no correspondía conforme a la metodología indicada, una rebaja adicional.

89. En virtud de lo anteriormente expuesto, estese a lo que resolverá este Superintendente.

RESUELVO:

PRIMERO: Rechazar en todas sus partes el recurso de reposición interpuesto por Javier Vergara Fisher, en representación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en contra de la Resolución Exenta N° 894, de fecha 21 de abril de 2021, de esta Superintendencia, por los motivos expuestos en los considerandos de la presente resolución.

SEGUNDO: Requerir a la empresa que informe de la obtención de RCA favorable. Dado que EFE volvió a ingresar al SEIA en diciembre de 2021, un proyecto que tiene por objeto mejorar las condiciones medioambientales y de seguridad en el tramo Santiago – Nos, resulta pertinente modificar de oficio lo dispuesto en el resuelvo segundo de la Res. Ex. N° 894/2021, que requirió a EFE el reingreso del proyecto sobre seguridad operacional al SEIA. En esta línea, corresponde reemplazar lo allí señalado, en el sentido de requerir a la empresa continuar con la tramitación del proyecto recientemente ingresado al SEIA, hasta la obtención de una RCA favorable. Asimismo, como se expuso en la resolución recurrida, en dicha evaluación la empresa deberá procurar considerar un proceso de participación ciudadana que recoja los diversos temas que se levanten, entre ellos; la situación de las personas que habitan en el área colindante al proyecto; la situación de monumentos y sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico, y en general, los pertenecientes al patrimonio cultural; seguridad vial; medidas de mejoramiento y rehabilitación del entorno urbano en áreas afectadas: medidas de aseo y ornato; entre otras.

Finalmente, en todo lo no modificado por la presente resolución, se mantiene lo previsto en la Resolución Exenta N° 894, de 21 de abril de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente.

TERCERO: Recursos que proceden contra esta resolución y beneficio del inciso final del artículo 56 de la LOSMA. De conformidad a lo establecido en el párrafo 4° de los Recursos de la LOSMA, en contra de la presente resolución procede el reclamo de ilegalidad ante el Tribunal Ambiental, dentro del remanente del plazo de quince días hábiles, el cual fuera suspendido con ocasión de la presentación del recurso de reposición aludido, según lo establecido en los artículos 55 y 56.

Para el caso que el infractor no interponga reclamo de ilegalidad ante el Tribunal Ambiental en contra de las resoluciones de la Superintendencia que impongan sanciones pecuniarias y pague la respectiva multa, dentro del plazo de cinco días hábiles, contado desde la notificación de la resolución, **se le reducirá un 25% del valor de la multa.** Dicho pago deberá ser acreditado en el plazo señalado, presentando copia de la consignación del valor de la multa reducida efectuado en la Tesorería General de la República.

CUARTO: Del pago de las sanciones. De acuerdo a lo establecido en el artículo 45 de la LOSMA, las resoluciones de la Superintendencia que apliquen multa tienen mérito ejecutivo. El monto de las multas impuestas por la Superintendencia será a beneficio fiscal, y deberá ser pagado en la Tesorería General de la República, dentro del plazo de diez días, contado desde la fecha de notificación de la resolución sancionatoria, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 56 ya citado. El pago de la multa deberá ser acreditado ante la Superintendencia, dentro de los diez días siguientes a la fecha en que ésta debió ser pagada. Para dichos efectos, se deberá acompañar el certificado de pago de la Tesorería General de la República correspondiente.

Se hace presente que el pago de la multa deberá efectuarse en la oficina correspondiente de la Tesorería General de la República o mediante la página web de dicho servicio, en la sección “pago de impuestos fiscales y aduaneros en línea”, a través del siguiente link:

<https://www.tgr.cl/pago-de-impuestos-fiscales-y-aduaneros/>

En ambos casos, para realizar el pago deberá utilizarse el **formulario de pago N° 110, especialmente dispuesto para dicho efecto.**

El sitio web de esta Superintendencia dispuso un *banner* especial denominado “pago de multa”, que indica detalladamente las instrucciones para realizar adecuadamente el pago. Dicha información se puede obtener a través del siguiente enlace:

<https://portal.sma.gob.cl/index.php/portal-regulados/pago-de-multas/>

El retardo en el pago de toda multa que aplique la Superintendencia en conformidad a la ley, devengará los reajustes e intereses establecidos en el artículo 53 del Código Tributario.

Si el infractor fuere una persona jurídica, las personas naturales que la representen legalmente o que actúen en su nombre, serán subsidiariamente responsables del pago de la multa.

QUINTO: De la prescripción de la sanción. Las sanciones administrativas aplicadas de conformidad a esta ley, prescribirán a los tres años desde la fecha en que la respectiva resolución sancionatoria haya quedado a firme. Esta prescripción se interrumpirá por la notificación del respectivo procedimiento de ejecución o de la formulación de cargos por incumplimiento, según la naturaleza de la sanción aplicada.

SEXTO: Consignación de la sanción en el Registro Público de Sanciones de la Superintendencia del Medio Ambiente. En virtud de lo establecido en el artículo 58 de la LOSMA y en el Decreto Supremo N° 31 del Ministerio del Medio Ambiente, del 20 de agosto de 2012, publicado en el Diario Oficial el día lunes 11 de febrero de 2013, que establece el Reglamento del Sistema Nacional de Información de Fiscalización Ambiental, y de los Registros Públicos de Resoluciones de Calificación Ambiental y de Sanciones; se instruye que una vez que la presente resolución sancionatoria quede a firme, se proceda a formular la anotación respectiva en el Registro Público de Sanciones de la Superintendencia del Medio Ambiente, en los términos establecidos en los artículos 17 y siguientes del Reglamento.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE, CÚMPLASE Y ARCHÍVESE

EMANUEL IBARRA SOTO
SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE (S)

CSS/IMA

Notifíquese por carta certificada:

- Representantes legales de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, calle Morandé 115, piso 6, comuna de Santiago, Región Metropolitana.
- Marcelo Castillo Sánchez, representante de las Municipalidades de Los Espejo, Pedro Aguirre Cerda y El Bosque, calle Huérfanos N° 835, Oficina N° 1203, comuna de Santiago, Región Metropolitana.
- Ezio Costa Cordella, apoderada de Cecilia Binimelis Delpaino, calle Mosquito N° 491, Oficina N° 312, comuna de Santiago, Región Metropolitana.

Notifíquese por correo electrónico:

- María Nora González Jaraquemada, apoderada de interesados, a los correos electrónicos: casoefclinica@gmail.com y mngonzal@derecho.uchile.cl

C.C.:

- Gabinete, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Oficina de Partes, Superintendencia del Medio Ambiente.



- Departamento Jurídico, Fiscalía, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Departamento de Sanción y Cumplimiento, Fiscalía, Superintendencia del Medio Ambiente.
- División de Fiscalización y Conformidad Ambiental, Superintendencia del Medio Ambiente.
- División de Información y Seguimiento Ambiental, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Equipo sancionatorio Departamento Jurídico, Fiscalía, Superintendencia del Medio Ambiente.

Rol D-039-2016

Expediente ceropapel N° 10.121/2021