

SEGUNDO TRIBUNAL
AMBIENTAL
16 MAY 2022

SANTIAGO

PROCEDIMIENTO : Reclamación
MATERIA : Reclamación artículo 17 N°3 de la Ley 20.600, en relación con lo dispuesto en el artículo 56 de la LOSMA
RECLAMANTE : Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)
RUT : 61.216.000 - 7

REPRESENTANTE : Javier Vergara Fisher
RUT : 7.034.184-0
PATROCINANTE
APODERADO : Jonathan Cruces Venegas
RUT APODERADO : 17.395.404-2
RECLAMADO : Superintendencia del Medio Ambiente
RUT : 61.979.950-K
REPRESENTANTE : Emanuel Ibarra Soto
LEGAL
RUT : 16.359.858-2

EN LO PRINCIPAL: Recurso de reclamación del artículo 56 de la LOSMA en contra de resolución que indica; **PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos; **SEGUNDO OTROSÍ:** Indica correos electrónicos para notificaciones; **TERCER OTROSÍ:** Patrocinio y poder

ILUSTRE SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

JAVIER VERGARA FISHER, cédula nacional de identidad N°7.034.184-0, en representación de **EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO**, (en adelante e indistintamente como Empresa de los Ferrocarriles del Estado o EFE), ambos domiciliados para estos efectos en Badajoz 45, piso 8, Comuna de Las Condes, Santiago, a S.S. respetuosamente digo:

Dentro de plazo, vengo a interponer reclamación judicial en contra de la **Resolución Exenta N° 624 de 26 de abril de 2022 (en adelante “Res. Ex. N° 624/2022”)** de la Superintendencia de Medio Ambiente (en adelante “SMA”), que rechazó el recurso de reposición presentado por esta parte, en contra de la **Resolución Exenta N°894 de fecha 21 de abril de 2021(en adelante “Res. Ex. 894/2021” o “Resolución Sancionatoria”)**, de la misma autoridad, que pone término al procedimiento de sanción D-039-2016, sancionando a mi representada a pagar la multa de 445 Unidades Tributarias Anuales (en adelante “UTA”), por el hecho infraccional consistente en la superación del nivel de presión sonora fijado para las zonas II y III fijadas en la tabla N°7 de la resolución sancionadora, y a pagar 1071 UTA por el hecho infraccional consistente en 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”, sosteniendo la resolución sancionadora que mi representada habría eludido el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Todo ello, de acuerdo con lo establecido en el artículo 56 de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Medio Ambiente (en adelante “LO-SMA”), cuyo texto fue fijado por el artículo 2° de la Ley N°20.417, y al artículo 17 N°3 de la Ley 20.600, a objeto de que ambas resoluciones sean dejadas sin efecto total o parcialmente, dado que adolecen de vicios de legalidad, todo según consta en los argumentos de hecho y derecho que se pasan a exponer.

I. PROCEDENCIA DE LA RECLAMACIÓN, COMPETENCIA, PLAZO Y LEGITIMACIÓN

1. De acuerdo con el artículo 17 N°3 de la Ley 20.600, los Tribunales Ambientales cuentan con competencia material o absoluta para conocer de las reclamaciones en contra de las resoluciones de la Superintendencia del Medio Ambiente, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente.
2. Cabe hacer presente que la reclamación contenida en el N°3 del artículo 17 de la Ley 20.600, que en este acto interponemos, se deduce en contra de la Res. Ex. N° 894/2021, que resolvió el procedimiento administrativo sancionatorio Rol D-039-2016, seguido en contra de mi representada. De ello queda de manifiesto que son los Tribunales Ambientales los que cuentan con competencia para conocer de la presente reclamación.
3. La legitimación activa de esta parte se fundamenta en el artículo 18 N°3 de la Ley 20.600 que establece que *“los organismos de la Administración del Estado y las personas naturales o jurídicas que se señalan, podrán intervenir como partes en los asuntos de competencia de los Tribunales Ambientales, que en cada caso se indican, conforme con la enumeración del artículo 17: 3) En el caso del número 3), las personas naturales o jurídicas afectadas por la resolución de la Superintendencia de Medio Ambiente”*. Así las cosas, es evidente que mi representada se ha visto afectada por la resolución que se reclama, dado que ella ha dejado firme la resolución sancionatoria que ordena a mi representada pagar una multa total de 1516 UTA por los 2 cargos que se le imputan.
4. Por otra parte, en cuanto a la competencia territorial, de acuerdo a la Ley 20.600, será competente para conocer de esta clase de reclamaciones “el Tribunal Ambiental del lugar en que se haya originado la infracción” (art. 17 N° 3). Dado que el procedimiento administrativo sancionatorio se refiere al proyecto de Empresa de Ferrocarriles del Estado “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo: Santiago – Rancagua”, y sobre hechos supuestamente verificados en la Región Metropolitana, no cabe duda alguna que S.S. Ilustre es el Tribunal Ambiental relativamente competente para conocer de la presente reclamación.

5. La reclamación en cuestión ha sido interpuesta dentro de plazo legal. En efecto, el plazo para interponer dicha reclamación, de acuerdo con el artículo 56 de la Ley Orgánica de la SMA es “*de quince días hábiles, contados desde la notificación*” de la resolución reclamada. Dicho plazo se suspende con la interposición del recurso de reposición, el cual se interpuso el 29 de abril de 2021, esto es, 5 días después de que se haya notificado la Resolución Sancionatoria. Así las cosas, una vez que se dictó la Res. Ex. N°624/2022, ella fue notificada a esta parte con fecha 02 de mayo de 2022, conforme consta en documento adjunto, volviendo a reanudarse el plazo desde esta fecha, de los 10 días restantes para deducir la presente reclamación.
6. Pues bien, considerando las fechas de notificación de la Resolución Sancionatoria y la Resolución Exenta N° 624/2022 con respecto a la fecha de interposición de la presente reclamación, no cabe sino concluir que ésta ha sido presentada ante S.S. Ilustre dentro del plazo legal establecido para tal efecto.

II. RESUMEN DE LAS ALEGACIONES QUE FUNDA ESTA RECLAMACIÓN

7. Para el solo efecto de facilitar el entendimiento del presente reclamo, y sin que lo que aquí se señala importe limitar el alcance de las alegaciones que se contienen en el presente escrito, desde ya en el numeral III anunciamos resumidamente, los antecedentes generales del proyecto, las instancias de reclamación administrativa y judicial en las que el proyecto ha sido objeto para posteriormente abordar en los sucesivos acápite las ilegalidades incurridas por la SMA con ocasión de la resolución sancionatoria y la Res Exe. 624/2022.
8. En primer lugar y en lo principal de este escrito, bajo el numeral IV, se invoca el decaimiento del procedimiento administrativo sancionador toda vez que debido al excesivo tiempo transcurrido desde la formulación de cargos hasta la resolución de término se han cumplido los requisitos de aplicación establecidos por la jurisprudencia reiterada y conteste de la Excma. Corte Suprema.
9. En segundo lugar, y en subsidio de lo anterior, bajo el numeral V, se invoca la ilegalidad de la resolución reclamada al tipificar y sancionar la SMA -mediante la referida resolución-, una infracción respecto de la cual no cuenta con competencias, vulnerando de este modo los principios de legalidad y tipicidad.
10. En tercer lugar, y en subsidio de lo anterior, bajo el numeral VI, se solicita la legalidad de la resolución reclamada en cuanto tiene por configurado un supuesto fraccionamiento del proyecto vulnerando los principios de coordinación y unidad

administrativa, en razón de prescindir, contra toda razonabilidad y en base a supuestas pruebas indiciarias, de varios años en tramitaciones ambientales

11. En cuarto lugar, en subsidio de lo anterior, bajo el numeral VII, SS, se invoca la ilegalidad de la resolución reclamada, en cuanto esta ha 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, obviando todas las alegaciones de mi representada y pasando por alto de una forma inexplicable el requisito de la intencionalidad. Asimismo, se demuestra que la resolución recurrida vulnera los principios de culpabilidad, congruencia y debido proceso al momento de tener por acreditado el dolo.
12. En quinto lugar, bajo el numeral VIII, y en subsidio de lo anterior, se solicita SS. Itma. que se declare que la ilegalidad de la resolución reclamada, en cuanto la SMA ha ignorado en el presente caso las reales razones que justifican las obras de seguridad y confinamiento. Mientras que en el numeral IX, se demuestra que contrariamente a lo planteado por la SMA las obras de seguridad y confinamiento no requieren de un ingreso al SEIA.
13. Por último, bajo el numeral X, en subsidio de lo anterior, se solicita que se declare la ilegalidad de la resolución reclamada, en cuanto se acredita, que las obras de seguridad y confinamiento no generan los impactos del artículo 11, letras a) y c) de la Ley N° 19.300 que injustamente atribuye la SMA en la Resolución Sancionatoria.

III. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO

A. Acerca del Proyecto “Mejoramiento Integral”

14. Con fecha 5 de septiembre de 2012, EFE ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”), el Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua” (en adelante indistintamente “Mejoramiento Integral”) a través de una Declaración de Impacto Ambiental (“DIA”). Tal como su nombre lo indica, el Proyecto tiene por objetivo implementar un mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre Santiago y Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados. En particular, se busca mejorar las condiciones de seguridad de la vía y aumentar la frecuencia de los trenes de pasajeros.
15. Este Proyecto se emplaza en la actual faja vía e instalaciones existentes de EFE en la Región Metropolitana de Santiago y la VI Región del Libertador General Bernardo O’Higgins, considerando las siguientes comunas: Estación Central, Santiago, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, San Bernardo, El Bosque, Buin, Paine, San Francisco de

Mostazal, Graneros, Codegua y Rancagua. En efecto, el tramo entre Santiago y Rancagua data de 1856, y el emplazamiento de la vía en todo momento mantiene ese trazado a pesar de la construcción hasta el sector de Nos de dos líneas adicionales.

16. Durante el procedimiento de evaluación ambiental se generaron tres instancias de Adendas que buscaron dar respuesta a diversas observaciones formuladas por distintos organismos con competencia ambiental, que participaron de la evaluación, y que fueron consolidadas en los respectivos ICSARAs. Tras ello, el Proyecto fue aprobado mediante Resolución Exenta N° 373, de 20 de abril de 2013 (“RCA N° 373/2013”), dictada por la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (“SEA”).
17. El proyecto en cuestión ha sido construido en base a una enorme inversión estatal. Al día de hoy se encuentra operando y ha significado tal como se había planificado un beneficio enorme para cientos de miles de personas que ocupan sus servicios, llegando a realizar del orden de 25 millones de pasajeros al año, salvo el año 2020, que dada la emergencia sanitaria ligada a la pandemia COVID-19 se redujo a la mitad. El proyecto ha funcionado sin grandes contratiempos. Las medidas de seguridad que en su oportunidad permitieron desarrollar esta inversión han significado mejoras en la calidad de vida y de seguridad de cientos de miles de santiaguinos, y los trenes han funcionado regularmente y con mínimos impactos a las comunidades vecinas.
18. Lo dicho anteriormente no ha obstado a que el proyecto en cuestión haya exhibido una alta litigiosidad en los últimos años tanto en sede administrativa como judicial. Esto resulta importante pues en varias de estas instancias se ha debatido la eventual división entre el proyecto “Mejoramiento integral.” y otras obras y actividades. Todavía más, existen varios antecedentes y conclusiones arribadas en estos años por la autoridad ambiental que dan cuenta de sucesivas manifestaciones de voluntad administrativa que han descartado una potencial infracción del proyecto a lo largo del tiempo.

B. Impugnaciones por terceros PAC en contra de la RCA N° 373/2013

19. Durante la tramitación del procedimiento de evaluación correspondiente se abrió un período de participación ciudadana conforme al artículo 30 bis de la Ley N° 19.300, en el cual diversas personas formularon observaciones al Proyecto de mi representada.

(i) Reclamaciones PAC

20. Posteriormente, en contra de la RCA N° 373/2013 se presentaron cinco reclamaciones administrativas por personas que habían formulado observaciones ciudadanas:

(i) Don Orlando Gálvez Abrigo ingresó una primera reclamación en contra de la RCA N°373/2013, con fecha 7 de junio de 2013, señalando como fundamento de su reclamación el hecho de que no habrían sido ponderadas adecuadamente tres observaciones formuladas durante la etapa de participación ciudadana: Estas observaciones decían relación con: (a) la separación de la comunidad con el resto de la comuna producto de los muros y cercos de las nuevas vías; b) la saturación de ruido por efecto del mayor tráfico de trenes ferroviarios y; c) los efectos derivados de la vibración generada por el paso de trenes;

(ii) Doña Cecilia Binimelis Delpiano ingresó una segunda reclamación en contra de la RCA N°373/2013, el mismo 7 de junio de 2013, fundando su reclamación en que tres observaciones no habrían sido adecuadamente ponderadas, a saber: (a) el Proyecto no presentaría un Plan Maestro de intervención de entorno compuesto tales como barreras arbóreas de sonido ni muros verdes; (b) generación de efectos derivados del aumento de trenes cerca de torres de alta tensión y (c) los peligros que generan los pasos bajo nivel para la seguridad de la comunidad.

(iii) Don Arturo Navarrete Tarragó ingresó una reclamación administrativa el 19 de junio de 2013, también en contra de la RCA N°373/2013. En dicha presentación alegó que tres grupos de observaciones formuladas durante la etapa de participación ciudadana del proyecto no habrían sido debidamente considerados en los fundamentos de la mencionada resolución de calificación ambiental. Estas observaciones decían relación con: (a) no se habrían evaluado las consecuencias que genera el Proyecto en la vida de las personas debido a que el Transantiago no es capaz de absorber el aumento en los flujos de pasajeros que acarreará la ejecución del Proyecto; (b) se habría excluido de la evaluación ambiental del Proyecto la sobras correspondientes al Subprograma “Seguridad y Confinamiento”, y; (c) tampoco se habrían evaluado los efectos derivados de la construcción de los pasos desnivelados.

(iv) Un grupo de diez personas naturales, patrocinadas por el Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Universidad de Chile, ingresaron una reclamación administrativa en contra de la RCA N°373/2013, el día 19 de junio de 2013 (entre ellos se encuentra el comité de “Allegados Los Sin Tierra, 2, 3, 4 y 5). En esta presentación, los reclamantes alegan que no habrían sido consideradas una serie de observaciones formuladas al contenido de la DIA, tales como: (a) la supuesta eliminación del cruce Las Ovejas, lo cual importa cortar una vía de tránsito importante para aquellos; (b) la supuesta contaminación acústica que generará el Proyecto; (c) la exigencia de construcción de vías subterráneas para el Proyecto y la oposición a la construcción de pasarelas y pasos bajo nivel; (d) la supuesta generación de reasentamientos humanos por parte del Proyecto. Adicionalmente la reclamación aporta antecedentes que supuestamente acreditarían la concurrencia del art. 11 letra a) y c) de la Ley 19.300, junto con realizar un reproche de fraccionamiento.

(v) Finalmente, diversas personas naturales y jurídicas, entre las que se encuentran los alcaldes de la I. Municipalidad de El Bosque, de Pedro Aguirre Cerda y de Lo Espejo, y diversas organizaciones sociales, interpusieron reclamación administrativa el 20 de junio del año 2013. Las principales alegaciones dicen relación con el hecho de que: (a) el SEA debió haber rechazado la DIA y haber exigido un Estudio de Impacto Ambiental por generar (i) un riesgo para la salud de la población debido a la cantidad y calidad de emisiones atmosféricas ruidos y vibraciones, (ii) una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos y (iii) tener localización próxima a recursos y áreas protegidas y sitios prioritarios; (b) la RCA fraccionó el Proyecto para no exigir un Estudio de Impacto Ambiental, eludiendo el ingreso del proyecto denominado Seguridad y Confinamiento; (c) la RCA N°373/2013 violó la participación ciudadana y el principio de contradictoriedad, por cuanto las aclaraciones, rectificaciones y ampliaciones introducidas por vías de Adenda no fueron objeto de una participación ciudadana adicional y; (e) el Servicio de Evaluación Ambiental no consideró la alternativa de tren subterráneo como mitigación del Proyecto.

21. De esta manera, tal como se hizo ver a la SMA en el procedimiento administrativo que se resumirá más adelante, S.S. Ilustre puede constatar que varias de las observaciones ciudadanas formuladas durante el procedimiento de participación ciudadana, que luego fueron objeto de reclamación, dicen relación con la supuesta generación de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300. Ello, específicamente, por la generación de ruidos, y modificación de cruces vehiculares y pasos peatonales que implicarían impactos los cuales, a juicio de los reclamantes, darían cuenta de la existencia de los efectos, características o circunstancias descritos en las letras a) y c) del referido artículo.
22. Por otra parte, en muchas alegaciones se indica que la generación de estos efectos se encontraría contenida en el Subproyecto “Seguridad y Confinamiento” (en adelante, el “Subproyecto”), que no habría formado parte de los antecedentes de la evaluación del Proyecto. En efecto, del resumen presentado anteriormente queda de manifiesto que las observaciones ciudadanas formuladas y las pretensiones objeto de las mismas reclamaciones dicen relación con dos aspectos fundamentales del proceso de evaluación ambiental: (i) si es que el proyecto debió ingresar al SEIA vía Estudio de Impacto Ambiental y no por DIA, como efectivamente ocurrió y; (ii) si las obras del subproyecto Seguridad y Confinamiento debían evaluarse conjuntamente con el Proyecto o formar parte del mismo. Tales aspectos, son determinantes a la hora de configurar la prohibición de fraccionamiento que ha sido imputado y sancionado por la SMA en la resolución que por este acto se recurre.

(ii) Recurso de protección interpuesto en paralelo contra la RCA N°373/2013

23. En paralelo, algunos de los reclamantes¹ interpusieron un recurso de protección ante la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago (Rol 31.177-2013) con independencia de los recursos deducidos en sede administrativa. Como consecuencia de aquello, con fecha 23 de diciembre de 2013, el Director Ejecutivo del SEA dictó la Resolución Exenta N° 1207/2013, que suspendió el conocimiento de los recursos de reclamación PAC deducidos en contra de la RCA N° 373/2013, mientras no se resolviera de forma firme y ejecutoriada el recurso de protección, interpuesto ante la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago.
24. Tal recurso fue rechazado el 23 de septiembre de 2014, dado que, en lo sustantivo, la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago razonó que el hecho de solicitar los reclamantes la invalidación de la RCA N°373/2013 por esa vía era improcedente, ya que tal pretensión, por sus características, debía ser resuelta en la sede de la nueva institucionalidad ambiental creada al efecto, es decir, refiriéndose expresamente al reclamo de ilegalidad ambiental

(iii) Reclamación PAC ante S.S. Ilustre

25. Con fecha 25 de abril de 2014, doña María Nora González Jaraquemada, en representación de algunos reclamantes², requirió al director del SEA una certificación respecto de la falta de resolución de la solicitud para dejar sin efecto la Resolución Exenta N°1207/2013. De este modo, los recurrentes pretendieron dar por acreditada una situación de silencio negativo de modo de viabilizar una eventual reclamación ante vuestra señoría. Tal como consta en el expediente de evaluación, el SEA jamás emitió la certificación solicitada, por encontrarse suspendido el procedimiento de reclamación en sede administrativa.
26. En junio del año 2014, doña María Nora González interpuso ante el tribunal de S.S. una reclamación, en representación de los Comité de Allegados Los Sin Tierra 2, 3, 4 y 5, que fue acogida mediante sentencia de fecha 18 de febrero de 2016.
27. Luego la Excma. Corte Suprema conociendo de recursos de casación en el fondo interpuestos por el SEA y mi representada, dejó sin efecto la sentencia referida en el acápite anterior, dictando sentencia de reemplazo con fecha 13 de septiembre de 2016 (Rol 19.302-2016). En síntesis, la Excelentísima Corte Suprema acogió los recursos

¹ Doña Ximena Cazorla Cazorla, trabajadora, domiciliada en Avenida Ferrocarril N° 7921, comuna de Lo Espejo, don José Ernesto Hernández Zúñiga trabajador, domiciliado en Santa Anita N° 7314, comuna de Lo Espejo, don Roberto Jaime Gutiérrez, trabajador domiciliado en Pasaje Urbano N° 03297, comuna de Lo Espejo, y otros.

² Doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra”; doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 2”; don José Ávila Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin tierra 3”; don Raúl prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin tierra 4”; don Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 5”.

de casación en el fondo interpuestos por el SEA y EFE resolviendo lo siguiente: (a) Dejó sin efecto todo lo obrado en el procedimiento de reclamación con anterioridad a la fecha de dictación de la sentencia mencionada; (b) Ordenó al SEA inhibirse del conocimiento de los recursos de reclamación que habían sido interpuestos por personas naturales y jurídicas que habían optado por interponer recurso de protección ante la Corte de Apelaciones Santiago (Rol 31.177-2013), atendido que ambos recursos contenían la misma pretensión, es decir, dejar sin efecto la RCA N° 373/2013. La Corte Suprema explícitamente señaló que dichos recursos no podrían ser conocidos por el SEA dado que los reclamantes habían optado por la vía judicial.

28. Se aclara que, al presentar el recurso de casación, mi representada solicitó la suspensión de los efectos de la sentencia dictada lo cual fue rechazado por S.S. en ese momento. Respecto de dicho rechazo, mi representada presentó recurso de Queja y Orden de no Innovar con el objeto de suspender los efectos de la citada sentencia. Dicho recurso de queja fue admitido a trámite, y se concedió la respectiva ONI. con lo cual la RCA 373/2013 volvió a tener pleno efecto. Con ello el SEA, que ya había dejado sin efecto la resolución siguiendo la orden del Tribunal, retrotrajo dicha situación y volvió a reponer la validez de dicha RCA.

C. La retroacción de las reclamaciones PAC

29. En cumplimiento de lo resuelto por la Corte Suprema, es que el SEA dejó sin efecto todo lo obrado en los procedimientos de reclamaciones previamente iniciados, inhibiéndose de conocer las reclamaciones interpuestas por los recurrentes de protección (Resolución Exenta N°1227/2016 de 21 de octubre de 2016) y quienes habían sido parte en dicho recurso. Por otra parte, el SEA admitió a trámite las reclamaciones interpuestas por aquellos observantes que no habían participado de la vía judicial (Resolución Exenta N°1270/2016 del 2 de noviembre de 2016).

(i) Invalidación de la RES.EX N° 1227/2016 y su actual estado procesal ante la Corte Suprema

30. Se presentaron dos solicitudes de invalidación³ en contra de la Resolución Exenta N°1227/2016, las que fueron declaradas inadmisibles por el SEA mediante Resolución Exenta N° 1470 del 26 de diciembre de 2017, y Resolución Exenta N° 492, del 27 de abril de 2018.

31. La resolución Exenta N°1470/2017 fue objeto de reclamaciones ante el tribunal de S.S, sustanciadas bajo el Rol N° 171-2018 y Rol N° 186-2018, ambas acumuladas, las que fueron rechazadas por sentencia de fecha 23 de marzo del año 2020. Respecto

³ Solicitud de invalidación interpuesta por don Diego Lillo Goffreri y don Nelson Pérez Aravena, en representación de doña Cecilia María Binimelis Delpiano y solicitud de invalidación interpuesta por doña María Nora González Jaraquemada y doña Valentina Durán Medina, en representación de doña Catalina Huerta Bau, doña Elizabeth Henríquez Leiva, doña Lidia Patricia Vera Barrera y doña Zaydee Abdala Moll

de la cual se dedujo recurso de casación en el fondo, la cual fue resuelta mediante sentencia de 6 de diciembre de 2021 en virtud de la cual la Corte Suprema casó de oficio la sentencia del Tribunal Ambiental, dejando sin efecto, las Resoluciones Exentas N°1.277/2016 y N°1470/2017 y ordenando a la Dirección Ejecutiva del SEA dictar la resolución correspondiente.

32. En razón de lo anterior, mediante Resolución Exenta N°202299101336 de 4 de mayo de 2022 la Jefa de División Jurídica de Servicio de Evaluación Ambiental, dejó sin efecto las Resoluciones Exentas N°1.277/2016 y N°1470/2017 y reanudó el procedimiento de reclamación, declarando admisibles el recurso de reclamación interpuesto por Catalina Huerta Bau, Elizabeth Henríquez Leiva, Lidia Patricia Vera Barrera, Zaydee Abdala Moll, Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra", Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2", José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3", Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4" y Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5", teniendo presente para efectos de las notificaciones el domicilio ubicado en Avenida Santa María 0200, Providencia, Santiago, en virtud de la cual se busca en definitiva que el Servicio de Evaluación Ambiental se pronuncie sobre si es que el proyecto debió ingresar al SEIA vía Estudio de Impacto Ambiental y no por DIA, como efectivamente ocurrió y; si las obras del subproyecto Seguridad y Confinamiento debían evaluarse conjuntamente con el Proyecto o formar parte del mismo, aspectos determinantes en la configuración de la infracción imputada en el Cargo N°2 de la Formulación de Cargos y sancionada por la SMA mediante la resolución sancionatoria.

(ii) La continuación de las reclamaciones administrativas PAC, y la RE N°62/2017 del SEA

33. Por otro lado, S.S Ilustre debe tener presente que las reclamaciones administrativas deducidas en contra de la RCA que sí fueron tramitadas fueron rechazadas por la Resolución Exenta N° 62/2017 de fecha 18 de enero de 2017 de la Dirección Ejecutiva del SEA ("RES.EX N° 62/2017") que, adecuadamente, resolvió que las observaciones ciudadanas formuladas durante el procedimiento de participación habían sido correctamente consideradas en la RCA N° 373/2013.
34. Esta resolución hace un acabado análisis de las observaciones ciudadanas y las razones por las cuales estas observaciones y las reclamaciones subsecuentes debían ser rechazadas. Esto es relevante dado que dichas reclamaciones se refieren en parte sustantiva a los mismos elementos que se discuten en uno de los cargos del procedimiento sancionatorio llevado a cabo por la SMA, según se detalla más adelante en esta presentación.

35. En contra de la Res. Ex N° 62/2017 se interpuso reclamación ante este Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, causa sustanciada bajo el Rol N° R-150-2017, la que fue rechazada por S.S. en sentencia de fecha 28 de febrero de 2018. En contra de esta, la reclamante interpuso recurso de casación en la forma y en el fondo, las que fueron rechazadas por la Corte Suprema en Sentencia de 3 de junio de 2019 (Rol 7.359-2018).

D. La Res.Ex. N° 62/2017 se pronunció sobre materias que fueron objeto del procedimiento sancionatorio D-039-2016

36. Se hace presente a S.S. Ilustre que el objeto de las reclamaciones resueltas por la Res. Ex N° 62/2017 se referían a la (i) La falta de evaluación de las obras y actividades, principalmente, aquellas que forman parte del Subproyecto, "Seguridad y Confinamiento"; (ii) **Se sostenía también que las obras del Proyecto en evaluación no generan los efectos de la letra a) del artículo 11 de la LBGMA, específicamente por la generación de ruidos, y (iii) que EFE habría vulnerado la prohibición de fraccionamiento de proyecto, establecida en el artículo 11 bis de la LBGMA.**

37. En tal oportunidad que las obras de seguridad y confinamiento puedan generar los impactos del art 11 letra a) y c) de la Ley 19.300.

38. En relación a la supuesta generación de los efectos del artículo 11 letra a) de la LBGMA, los reclamantes indican que producto del tránsito de los trenes y su alta frecuencia no se tendría certeza del impacto acústico que se verificará dada la cercanía a sectores residenciales, pudiendo alterar el bienestar mental y auditivo. Además, se señala que no se habría realizado una adecuada modelación que permita evaluar las emisiones y sus impactos sobre la población. Respecto de las vibraciones, alegan que el Proyecto generará vibraciones que aumentarían el deterioro de las viviendas que ya presentan daños respecto del actual flujo de trenes.

39. La Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental en su considerando 10.1.26 señala que:

“los antecedentes relativos al nuevo material rodante, en lo que dice relación con los impactos acústicos que genera el Proyecto, fueron acompañados y analizados en la evaluación ambiental del Proyecto, en particular en los estudios acústicos presentados por el Proponente en el Anexo N° 3 de la DIA y en el Anexo N° 11 de la Adenda N° 1, a pesar de que se haya modelado con un Tren distinto al que se informó en la DIA” (Cons. 10.1.26).

40. Agregando, además, que:

“el Proponente entregó los antecedentes necesarios para descartar los efectos del artículo 11, letra a), de la LBGMA y, por lo tanto, estima que las observaciones reclamadas relacionadas con ruido fueron debidamente consideradas durante el proceso de evaluación ambiental” (Cons. 10.1.28). [El destacado es nuestro].

41. Por otro lado, en relación a la supuesta generación de los efectos del artículo 11 c) de la LGMA, la resolución distingue entre las diferentes materias reclamadas. En primer lugar, en relación a las observaciones referentes a la “conectividad” los reclamantes indican que la línea férrea divide en dos a todas las comunas por las cuales atraviesa, de tal manera que la construcción de dos vías férreas adicionales en el tramo Santiago — Nos agravará el problema, alterando de manera significativa los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos. Sobre el particular la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental sostiene en el Considerando 10.2.9 que:

“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.

Sin embargo, es posible aclarar que de acuerdo a lo indicado por el Proponente, el Proyecto no dejará sin infraestructura que signifique perder conectividad y accesibilidad a transporte o bienes y servicios. En efecto, respecto de las Estaciones — que son las partes u obras del Proyecto que están directamente relacionadas con la conectividad y accesibilidad —, estas fueron diseñadas y concebidas teniendo en cuenta aspectos de seguridad y accesibilidad, incluso para personas con movilidad reducida. Por lo que no es posible concluir que estas nuevas obras del sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento" impliquen un aumento de los impactos generados por la línea férrea, ni tampoco es posible concluir que ellas signifiquen una obstrucción a la libre circulación, a la conectividad o un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de las personas. Así, 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.

Cabe destacar también, que durante el proceso de evaluación, EFE se encontraba desarrollando de manera paralela el sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento", y respecto del cual ha ido consensuando con los municipios involucrados, el diseño y ubicación de los pasos peatonales y vehiculares desnivelados, de tal forma de asegurar la incorporación de las opiniones y criterios de la comunidad” (Lo remarcado es nuestro).

42. Posteriormente concluye en el considerando 10.2.19 que:

“infraestructura que proporciona el Proyecto, no obstruye la conectividad y accesibilidad para los usuarios respecto de la situación actual. De manera que a juicio de esta Dirección Ejecutiva las observaciones relacionadas con Conectividad fueron debidamente consideradas durante el proceso de evaluación” [el destacado es nuestro]

43. Este punto es relevante dado que la autoridad ambiental no solo ha tenido en consideración la información suministrada en el marco de la evaluación ambiental, sino que también la aportada por mi representada en el marco de la reclamación los cuales consisten en el “Informe Subprograma de seguridad y confinamiento”. En esa oportunidad se acompañaron extensos antecedentes tanto respecto de la naturaleza misma de las obras de seguridad de confinamiento, que complementaron lo ya señalado en el proceso de evaluación ambiental que dio lugar la RCA 373/2013. Debemos hacer presente que en dicha resolución se explican de modo detallado las obras de seguridad y confinamiento y además se analiza el efecto de dichas obras en la denominada permeabilidad urbana en torno la línea a la luz de dichos antecedentes.
44. En segundo lugar, distingue un subgrupo de materias reclamadas asociadas a la “seguridad” dado que los recurrentes indican, en lo pertinente, que la seguridad peatonal no se garantiza con pasos bajo nivel ni con pasarelas. Además, alegan que se incrementará el estado de inseguridad considerando que las personas en situación de calle ocuparán esos espacios. Aclarando la Dirección Ejecutiva en el considerando 10.3.3 que:

“la delincuencia tiene muchos factores que pueden explicarla entre los cuales se pueden mencionar las faltas de oportunidades, la desigualdad, drogadicción etc., pero no es posible adjudicar una situación delictiva a una obra que tiene como objetivo restablecer la permeabilidad transversal, tanto peatonal como vehicular en la faja vía, proporcionando mayores estándares de seguridad vial, por lo que se estima que lo reclamado no es imputable a EFE.

Por lo tanto, se estima que las observaciones reclamadas relacionadas con seguridad, fueron debidamente consideradas en el proceso de evaluación ambiental del Proyecto” [el destacado es nuestro]

45. En tercer lugar, la Res. Ex N°62/2017 refiere a aquellas observaciones referentes a *“efectos por el aumento de la cantidad de pasajeros y su relación con los principales medios de transporte de la capital, esta Dirección Ejecutiva tiene presente las siguientes consideraciones”* dado que los reclamantes indican, en lo que importa, que con la ejecución del Proyecto existirían efectos adversos relacionados con el flujo de usuarios y la conexión con el Transantiago y Metro S.A. en hora punta. Además, señalan que existiría una redistribución de asentamientos poblacionales producto del acortamiento de los tiempos de desplazamientos entre los sectores urbanos y rurales.

46. Sobre el particular aclara la Dirección Ejecutiva del SEA que:

“el Proyecto tiene como finalidad mejorar las condiciones de seguridad y conectividad, aumentando la frecuencia de los trenes de pasajeros en el tramo Santiago — Rancagua, pero en particular en el tramo Santiago — Nos, el cual concentra la mayor cantidad de obras puesto que es donde hay mayor tráfico urbano e interurbano. En este orden de cosas, se estima que las obras del Proyecto, en particular, la Estaciones, con su diseño e integración al Transantiago y a Metro S.A., favorecen la descongestión del principal sistema de transporte de la capital, aumentando la integración intermodal en las principales estaciones, generando en definitiva, mayores alternativas a los usuarios residentes en el tramo Santiago — Nos, como lo señala el propio reclamante en la observación del Tema 1 letra e) en dónde afirma que el Proyecto generará un aumento y mejoramiento del transporte que "permitirá a mayor número de personas vivir en la periferia de Santiago y trabajar en el núcleo”.

47. Y concluye en el considerando 10.4.4 que:

“las observaciones reclamadas relacionadas con los efectos por el aumento de la cantidad de pasajeros fueron abordadas suficientemente en el proceso de evaluación ambiental del Proyecto”. [El destacado es nuestro]

48. Finalmente, en relación al fraccionamiento imputado en las reclamaciones, la Dirección Ejecutiva sin perjuicio de la deferencia guardada con la SMA en lo que se refiere a la calificación del fraccionamiento, descartó los efectos, características y circunstancias del artículo 11 letra a) que se imputaban respecto del Proyecto Mejoramiento Integral en materia de ruido y vibraciones y del artículo 11 letra c) del Subproyecto “Seguridad y Confinamiento”. En razón de ello, se concluyó señalando expresamente que las obras no obstruyen la conectividad y la accesibilidad a bienes y servicios como se ha afirmado en la resolución recurrida.

E. Del procedimiento sancionatorio administrativo D-039-2016 iniciado y sancionado por la superintendencia del medio ambiente

49. Con fecha 11 de julio de 2016 se dio inicio a la instrucción del procedimiento administrativo sancionatorio Rol D-039-2016, el que derivó la formulación de dos cargos a mi representada.

50. 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 EFE con una multa total de 1.516 UTA, con ocasión de que dicha entidad tuvo por configuradas 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 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 en virtud de ello una multa de 445 UTA; y ii) **Cargo II, consistente en “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”, aplicándose una multa por este concepto de 1.071 UTA.**

51. Asimismo, mediante el resuelvo segundo de la Res. Ex. N°894/2021 SMA, se requirió a mi representada para que, en un plazo de 15 días hábiles, presentara para la aprobación de la SMA 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.
52. La mencionada resolución fue notificada a esta parte con fecha 22 de abril de 2021, y dentro del plazo correspondiente se interpuso un recurso de reposición en su contra, **solicitando en términos generales que fuera acogida en todas sus partes, pero muy especialmente se solicitó en el recurso incoado la absolución de EFE respecto del Cargo N°2 -Fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express-.**
53. En virtud de lo anterior, mediante la Resolución Exenta N°1044, de 11 de mayo de 2021, la SMA confirmó traslado a los interesados del procedimiento, para que en un plazo de 5 días hábiles alegaran lo que fuera procedente en defensa de sus intereses. Dicho traslado fue evacuado el día 31 de mayo por los interesados, quienes solicitaron el rechazo de la reposición incoada por esta parte.
54. Posteriormente, mediante Resolución Exenta N°624, de 26 de abril de 2022 se resolvió el recurso de reposición interpuesto por mi representada, sin considerar la totalidad de las alegaciones vertidas en ellas, rechazando en todas sus partes el recurso, ratificando la multa impuesta y modificando de oficio el Resuelvo Segundo, en orden a requerir a mí representa en orden a continuar con la tramitación del proyecto recientemente ingresado al SEIA hasta la obtención de una RCA favorable.

IV. EXCESIVA DURACIÓN DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR: PROCEDENCIA DEL DENOMINADO DECAIMIENTO

55. El decaimiento es una forma de extinción del acto administrativo provocado por circunstancias de hecho o de derecho que afectan su contenido jurídico, tornándolo inútil o abiertamente ilegítimo. La aplicación de esta figura ha sido extendida por la Excma. Corte Suprema, desde el año 2009, al Procedimiento Administrativo

Sancionador estimando que cuando un organismo administrativo que instruye un procedimiento sancionador demora la formulación de los cargos, la notificación de los mismos o la resolución de la sanción administrativa –incluida la resolución del recurso–, más allá de los plazos establecidos en la Ley N°19.880, de Bases de Procedimiento Administrativo, pero sin alcanzar el plazo de prescripción, se produce un efecto jurídico que no puede ser otro sino su extinción desde que el procedimiento ha perdido eficacia por el transcurso del tiempo.

56. Lo anterior se ha fundado en que una tardanza inexcusable en producir una decisión terminal afecta y vulnera diversas normas y principios del Derecho Administrativo, a saber, el debido proceso, pues para que exista un procedimiento racional y justo la decisión final debe ser oportuna. Se funda además en los principios de eficacia y eficiencia administrativa, consagrados en la Ley N°18,575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado y en los principios de celeridad, conclusivo e inexcusabilidad consagrados en los artículos 7, 8 y 14 de la Ley 19.880.
57. Lo anterior se ha fundado en que una tardanza inexcusable en producir una decisión terminal afecta y vulnera diversas normas y principios del Derecho Administrativo, a saber, el debido proceso, pues para que exista un procedimiento racional y justo la decisión final debe ser oportuna. Se funda además en los principios de eficacia y eficiencia administrativa, consagrados en la Ley N° 18,575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado y en los principios de celeridad, conclusivo e inexcusabilidad consagrados en los artículos 7, 8 y 14 de la Ley 19.880.
58. De esta manera, según la jurisprudencia asentada de nuestro máximo tribunal, teniendo en consideración que el plazo que posee la Administración para invalidar sus actos administrativos es de dos años, resulta válido sostener que si la Administración deja transcurrir, de forma injustificada un lapso superior a dicho plazo entre el inicio y término del procedimiento, este pierde su eficacia pues tal demora en la decisión afecta el contenido jurídico del procedimiento administrativo transformándolo abiertamente en ilegítimo y lesivo para los intereses del afectado, quien, al estar sujeto a un procedimiento excesivamente extenso, ve afectado su derecho a la seguridad jurídica.
59. Asimismo, se ha sostenido que, debido al tiempo excesivo transcurrido en el proceso, el objeto jurídico del acto administrativo en cuestión, que es la multa impuesta, se torna inútil, puesto que la sanción administrativa tiene principalmente una finalidad preventivo-represora, lo que quiere decir que con ella se persigue el desaliento de futuras conductas ilícitas similares, buscando reprimir la conducta contraria a derecho y restablecer el orden jurídico previamente quebrantado por la acción del transgresor.
60. De esta manera, conviene establecer los principales hitos del procedimiento administrativo sancionador que motiva la presente reclamación:

61. De acuerdo a lo expresado en la Formulación de Cargos contenida en la Resolución Exenta N° 1/ Rol D-039-2016, el presente proceso de sanción tuvo su origen en denuncias ciudadanas, hechos constatados en fiscalizaciones ambientales y a partir de la revisión de información de seguimiento, según se señala a continuación:

- Denuncia de fecha 19 de julio de 2013, presentada conjuntamente por: don Sadi Melo Moya, en su calidad de alcalde y en representación de la Ilustre Municipalidad de El Bosque; doña Claudina Núñez Jiménez, en su calidad de alcaldesa y en representación de la Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda; y don Miguel Ángel Bruna Silva, en su calidad de alcalde y en representación de la Ilustre Municipalidad de lo Espejo, en contra de EFE por fraccionamiento de proyecto.
- Denuncia de fecha 08 de abril de 2014, por las abogadas y profesoras del Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile: doña Valentina Alejandra Durán Medina y doña María Nora González Jaraquemada, la primera en representación de don Marcelo Antonio Gálvez Martínez y don Juan Andrés Alvarado Gómez, ambos vecinos de la comuna de Lo Espejo, y la segunda en representación de doña Paola Moreno Roble, doña Sandra Sánchez Pérez, don José Antonio Ávila, don Raúl Prieto Sánchez y doña Margarita del Carmen Huenchupan Millavil, todos vecinos de la comuna de El Bosque.
- Denuncia de fecha 19 de mayo de 2014 presentada conjuntamente por las abogadas y profesoras del Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile: doña Valentina Alejandra Durán Medina y doña María Nora González Jaraquemada, la primera en representación de don Marcelo Antonio Gálvez Martínez y don Juan Andrés Alvarado Gómez, ambos vecinos de la comuna de lo Espejo, y la segunda en representación de doña Paola Moreno Roble, doña Sandra Sánchez Pérez, don José Antonio Ávila, don Raúl Prieto Sánchez y doña Margarita del Carmen Huenchupan Millavil, todos vecinos de la comuna de El Bosque.
- Fiscalizaciones ambientales de fecha **15 de abril de 2015** efectuada por personal de la Secretaría Regional Ministerial de Salud de la Región Metropolitana (en adelante "Seremi de Salud RM"); y de fecha **30 de julio de 2015**, realizada por personal de la SMA.
- A partir de dichos antecedentes, con fecha **11 de julio de 2016**, es decir transcurrido un año desde la fiscalización, el fiscal instructor emitió la Res. Ex. N° 1 por medio de la cual se da inicio al presente procedimiento sancionatorio.
- Con fecha, 21 de septiembre de 2016, encontrándose dentro de plazo, esta parte presentó descargos; acompañó documentos para acreditar lo alegado, reservándose expresamente el derecho a usar los medios de prueba que franquea la ley durante la instrucción del procedimiento.
- Mediante Res. Ex N°8, de 25 de Septiembre de 2017, la SMA solicitó el pronunciamiento a la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, para que indique si en caso que los subproyectos "Mejoramiento Integral de la

Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua”, y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express constituyan un solo proyecto, que no hubiere sido dividido, estaría o no obligado a ingresar al SEIA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 e) de la Ley N°19.300, y del artículo 3° e) del D.S. N°40/2012. Asimismo, ordenó en el Resuelvo V **suspender el presente procedimiento sancionatorio hasta que se reciba el pronunciamiento solicitado a la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental**

- Con fecha 21 de diciembre de 2017 (mediante Res. Ex N°10) la SMA solicitó a mi representada acompañar diversos antecedentes los cuales fueron acompañados mediante escrito de fecha 12 de enero de 2018.
- Con fecha 02 de agosto de 2018 la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental mediante el Ord. D.E N°181105/2018, evacuó el informe solicitado, informando que la consideración conjunta de los subproyectos “Mejoramiento Integral y “Seguridad y Confinamiento” no obliga a ingresar al SEIA.
- Con fecha 10 de septiembre de 2018, mediante la Res. Ex. N°13 se incorporó al expediente sancionatorio el informe remitido por la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental a la vez que **se ordenó levantar la suspensión decretada**, reanudado los plazos del presente procedimiento administrativo sancionatorio.
- Finalmente, mediante Resolución Exenta N° 894 de fecha 21 de abril de 2021 la SMA puso término al procedimiento de sanción D-039-2016, sancionando a mi representada a pagar la multa de 445 Unidades Tributarias Anuales, por el hecho infraccional consistente en la superación del nivel de presión sonora fijado para las zonas II y III fijadas en la tabla N°7 de la resolución sancionadora, y a pagar 1071 UTA por el hecho infraccional consistente en 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”, sosteniendo la resolución sancionadora que mi representada habría eludido el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Ante esta resolución esta parte dedujo recurso de reposición el que fue resuelto mediante la resolución que por este acto se reclama, de fecha 26 de abril de 2022.

62. Como podrá apreciar S.S. Ilustre, en la especie el procedimiento sancionatorio se ha extendido más allá de lo razonable, aun teniendo en cuenta la suspensión decretada mientras estuvo pendiente el informe de la Dirección Ejecutiva del SEA.

63. En efecto, la resolución de formulación de cargos, con la cual se dio inicio al procedimiento administrativo sancionador es de fecha 11 de julio de 2016 y la resolución sancionatoria de 21 de abril de 2021, es decir transcurrieron casi cinco años entre estos dos hitos, a lo que desde luego debe descontarse el periodo en que el procedimiento estuvo suspendido. Sin perjuicio de ello, el procedimiento administrativo se extendió por un año más, que corresponde al tiempo que le tomó a la SMA resolver el recurso de reposición interpuesto por esta parte.

64. A mayor abundamiento, un reciente fallo de este Ilustre Tribunal (Rol R-269-2020) sobre vulneración de normas de ruido, sostuvo que en ciertos casos de retardo excesivo entre la actividad fiscalizadora y la formulación de cargos ha de entenderse que el procedimiento administrativo sancionador comienza con la recepción por parte de la SMA del acta de fiscalización.

“En efecto, es en tal instancia que la SMA tiene la certeza respecto de los antecedentes que sirven de base para una formulación de cargos, no requiriendo ningún antecedente adicional para actuar conforme a la ley.”

65. Esto es, precisamente, lo que ocurrió en la especie, en que la formulación de cargos se produjo transcurrido un año desde la fiscalización y la recepción de las denuncias en circunstancias que, al menos respecto del cargo N°1 el órgano fiscalizador contaba con todos los antecedentes necesarios para formular cargos.

66. De cualquier manera, bien se estime el inicio del procedimiento con la recepción del acta o con la formulación de cargos, lo cierto es que el presente caso se ha cumplido con creces el plazo de dos años determinado por la Excma. Corte Suprema para el cálculo del Decaimiento del Procedimiento Administrativo Sancionador. En este sentido, ha señalado nuestro máximo tribunal:

“una razón adicional para asentar la existencia del decaimiento, es que el objeto jurídico del acto administrativo, cual es la multa impuesta, producto del tiempo excesivo transcurrido se torna inútil, puesto que la sanción administrativa tiene principalmente una finalidad preventivo-represora. En efecto, con ella se persigue el desaliento de futuras conductas ilícitas similares, se busca reprimir la conducta contraria a derecho y restablecer el orden jurídico previamente quebrantado por la acción del transgresor.” (Rol 23056-2018)

V. EN SUBSIDIO DE LO ANTERIOR, SOLICITAMOS QUE SE DECLARE QUE LA SMA SE ENCUENTRA TIPIFICANDO Y SANCIONANDO INFRACCIONES QUE EXCEDEN SU LEY ORGÁNICA: INFRACCIÓN AL PRINCIPIO DE LEGALIDAD

67. En subsidio, de lo anterior y tal como se señaló en el escrito de reposición, S.S Ilustre podrá constatar que la Ley N°20.417 estableció un conjunto de reglas orientadas a asegurar la eficacia de la regulación que rige el sometimiento de proyectos o actividades al SEIA. Dentro de estas normas se encuentra el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, que se refiere a dos conductas: la de eludir el ingreso al SEIA y la de haber efectuado un ingreso inadecuado, variando el instrumento

de ingreso, ambas, mediante el fraccionamiento de un proyecto o actividad, más adelante explicaremos los diversos elementos que componen esta prohibición de fraccionar.

68. Por una parte, cuando el fraccionamiento se traduce en la total elusión del SEIA, esto es, cuando determina la ejecución de un proyecto fraccionado al margen de toda autorización ambiental de funcionamiento, el tipo infraccional se reconoce en la primera parte de la letra b) del artículo 35 que se refiere a la *"ejecución de proyectos y el desarrollo de actividades para los que la ley exige resolución de calificación ambiental, sin contar con ella"*. Tal configuración infraccional reviste total sentido, en la medida que la conducta sancionada no es el fraccionamiento doloso -operación esencialmente intelectual que tiene una proyección en la aplicación de las normas de la Ley N° 19.300-, sino que sus efectos materiales: la ejecución sin una autorización ambiental. Por lo mismo, esta conducta se encuentra tipificada como infracción en el catálogo del artículo 35 de la LO-SMA.
69. Por la otra, el fraccionamiento doloso por variación de instrumento corresponde a una conducta antijurídica que afecta la vigencia y eficacia de las normas que rigen el SEIA. Para ello, la Ley 19.300 otorga en su artículo 11 bis a la SMA la potestad de requerir el debido sometimiento a la disciplina del procedimiento de evaluación. La consecuencia prevista para tales efectos no es propiamente sancionatoria; se trata del ejercicio de un requerimiento de ingreso.
70. En este sentido, el fraccionamiento por variación de instrumento, al tratarse de una conducta antijurídica cuyos efectos se proyectan en la integridad y validez del procedimiento administrativo y del acto terminal que autorizará el funcionamiento del respectivo proyecto o actividad, considera al requerimiento de ingreso como instrumento de restablecimiento de la legalidad, dirigida a garantizar la debida evaluación de iniciativas que pueden presentar efectos, características, circunstancias de las establecidas en el artículo 11 de la ley N° 19.300. Sin embargo, **esta conducta no es una infracción propiamente tal**. No se encuentra en el catálogo de infracciones que la SMA tiene competencias para sancionar, enlistado en el artículo 35 de la LO-SMA. Por lo mismo, incluso en el evento en que la SMA estimare que en un proyecto se ha vulnerado la norma del artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, tal situación solo le da potestad para requerir el pertinente ingreso del proyecto al SEIA. Pero no existe norma ni en la Ley N° 19.300 ni en la Ley Orgánica de la SMA que le entreguen potestades para sancionar a un titular por esta causal. Por consiguiente, solo en caso de no cumplir con el requerimiento de ingreso se configuraría luego una infracción, de acuerdo a lo establecido en el segundo párrafo de la letra b) del artículo 35 de la LO-SMA, que tipifica el: *"incumplimiento del requerimiento efectuado por la Superintendencia según lo previsto en las letras i), j), y k) del artículo 3°"*.

71. De hecho, la propia Resolución Sancionatoria (Res. Ex N°894/2021) pareciera reconocer esto en el párrafo 301, cuando señala de manera clara y enfática:

“301. Al respecto, debe tenerse en cuenta que el artículo 11 bis de la LBGMA otorga competencias a esta SMA en relación al fraccionamiento, en los siguientes términos: “Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al sistema” [lo destacado es de la SMA]. La redacción de este artículo claramente divide dos operaciones en relación al fraccionamiento: determinar la infracción, por una parte, y requerir al proponente, el ingreso adecuado al SEIA.” (Res. Ex. 894/2021, pág. 131)

72. Pero luego, de manera sorpresiva, SS. Ilustre, la Resolución Sancionatoria se aparta de este marco normativo disponiendo derechamente en su Resuelvo 1° la imposición de una multa de 1.071 UTAs por el siguiente hecho:

“fraccionar el proyecto ‘Rancagua Express’, al someter la 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...” (Res Ex. 894/2021, pág. 215).

73. La supuesta infracción de fraccionamiento finalmente es ratificada en la Resolución Exenta N°624/2022 realizando una simple remisión –que no cumple con necesaria motivación que deben contener los actos de la administración– a los considerandos N°210 a 221 de la Resolución Exenta N°894/2021, los cuales en ningún caso descartan el actuar ilegal de la SMA. Por tanto, no cabe duda que en el presente caso, la Resolución impugnada adolece de dos grandes errores de derecho a este respecto. Primero, porque ella se encuentra en este aspecto en abierta infracción de las normas legales contenidas en el artículo 35, letra b), y del artículo 3, letra k) de la LO-SMA, al sancionar una conducta a la que la Ley Orgánica de la SMA no apareja sanción alguna. Y, en segundo lugar, porque se está extralimitando de la norma del artículo 3, letra o), que le entrega potestades para “Imponer sanciones de conformidad a la presente ley.

74. Como bien sabe S.S. Ilustre, los órganos de la administración del estado se encuentran sujetos estrictamente al principio de legalidad, según el cual solo pueden actuar dentro del rango de su competencia que es fijada por la constitución y las leyes. A este respecto la doctrina ha señalado:

“El principio de legalidad constituye uno de los principios capitales de nuestro Derecho público y es, al mismo tiempo, uno de los ejes centrales

sobre los cuales se construye el Derecho administrativo. Así lo confirma nuestra Constitución en sus artículos 6 y 7, y es ratificado por el artículo 2 de la Ley N° 18.575. (...) Los órganos administrativos, como todo órgano del Estado, sólo pueden ejercer las potestades y atribuciones que expresamente les atribuye la Constitución y las leyes, por lo que, ni aún a pretexto de circunstancias extraordinarios, pueden atribuirse otra autoridad o derechos.”⁴

75. Por otra parte, y en relación con lo señalado en los considerandos 215 y ss. de la Res Ex. 894/201 (ratificada en este punto por la RE 624/2022) donde se justifica la aplicación del artículo 35 letra n) de la LO-SMA para sancionar las hipótesis de fraccionamiento, reiteramos nuestros argumentos en orden a que dicha interpretación vulnera abiertamente el principio de tipicidad en materia de derecho administrativo sancionador. En efecto, para la aplicación de una determinada sanción, “se requiere que dicha conducta punible, más allá de la fuente en que se contiene, se encuentre expresamente descrita” , situación que no ocurre en este caso⁵
76. En este caso, la norma de referencia es la contenida en el inciso final del artículo 19 N° 3 de la Constitución Política, el cual dispone: "*Ninguna ley podrá establecer penas sin que la conducta que se sanciona esté expresamente descrita en ella*". El propio Tribunal Constitucional se ha encargado de establecer cuál es su alcance: "Este principio, universalmente reconocido, surge como suprema protección de los derechos del individuo, ya que asegura al hombre la facultad de actuar en la sociedad con pleno conocimiento de las consecuencias jurídicas de sus actos", señalando posteriormente que "la función de garantía ciudadana del principio de tipicidad –el conocimiento anticipado de las personas del comportamiento que la ley sanciona– se cumple a plenitud mientras más precisa y pormenorizada sea la descripción directa e inmediata contenida en la norma"⁶ .
77. En efecto, la disposición del artículo 35, letra n) debe entenderse como una competencia residual, cuando otro organismo con competencia ambiental no puede conocer de una determinada infracción que se encuentra expresamente tipificada como sancionable por un texto legal que, no obstante, no especifica el órgano competente, no resultando aceptable por tanto que el artículo 35 letra n) constituya una atribución que permita a la SMA sancionar discrecionalmente

⁴ Eduardo Cordero Q., “Los principios que rigen la potestad sancionadora de la Administración en el derecho chileno” Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso N° 42 Valparaíso jul. 2014.

⁵ Fernández, Miguel (2006). Potestad Sancionadora de la Administración y ley penal en lanco: Caso de las eléctricas ante el Tribunal Constitucional. Sentencias destacadas 2006, Libertad y Desarrollo, p. 193

⁶ Sentencia rol N° 549, de 2007, considerando 12°

cualquier conducta que considere en sí misma antijurídica, sin ningún elemento del tipo que permita determinar objetivamente el hecho constitutivo de infracción.

VI. EN SUBSIDIO DE LO ANTERIOR SOLICITAMOS QUE SE DECLARE QUE LA RESOLUCIÓN RECURRIDA INCURRE EN ILEGALIDAD AL TENER POR CONFIGURADO UN SUPUESTO FRACCIONAMIENTO DEL PROYECTO VULNERANDO LOS PRINCIPIOS DE COORDINACIÓN Y UNIDAD ADMINISTRATIVA, EN RAZÓN DE PRESCINDIR, CONTRA TODA RAZONABILIDAD Y EN BASE A SUPUESTAS PRUEBAS INDICIARIAS, VARIOS AÑOS EN TRAMITACIONES AMBIENTALES

A. La SMA ha configurado el fraccionamiento a costa de pasar a llevar competencias y conclusiones arribadas por otros servicios públicos

78. Al respecto, SS. Itma, se hace presente que, la SMA ha configurado el fraccionamiento pasando a llevar competencias y conclusiones a las que han arribado previamente otros servicios públicos, que dan cuenta que no existe una antijuridicidad en la evaluación ambiental del proyecto aprobado por la RCA N°373/2013. Tan cierto es ello, que el SEA fue enfático en señalar en el informe Ord. N°181105/2018 de 2 de agosto de 2018 (evacuado a solicitud de esta Superintendencia), que *“todas las obras incluidas en los subproyectos ‘Mejoramiento Integral’ y ‘Seguridad y Confinamiento’ del proyecto Rancagua Express, considerados en su conjunto, como se explicó, ya fueron evaluadas en el marco del SEIA en la RCA N° 373/2013”*. [el destacado es nuestro]. No obstante ello, de la lectura de la Resolución Exenta N°894/2021 y N°624/2022, es posible constatar cómo la SMA permanentemente busca prescindir de las conclusiones evacuadas por el órgano técnico en la materia. Asimismo, 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, llegando a afirmar el SEA, en el considerando 4.132⁷ que no existe fraccionamiento respecto de las obras de Seguridad y Fraccionamiento.

79. De esta forma, tal como indicó en el recurso de reposición, tampoco es entendible que la SMA haya prescindido de lo que resolvió luego la autoridad ambiental al resolver los recursos de reclamación que fueron expuestos anteriormente,

⁷ *Esta Dirección Ejecutiva considera como pertinentes las observaciones contenidas en los literales a), b), c), d), e), f), g), h), i), j) y k), por cuanto estas hacen referencia a los aspectos ambientales del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria”, y su procedimiento administrativo. En efecto, el análisis de la conformidad del Proyecto a lo dispuesto en el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300 se encuentra contenido en la respuesta 1.1 de la Adenda N° 1, la cual fue complementada en respuesta 1.1 de la Adenda N° 2. En virtud de lo anterior, este Servicio concluye que no existe fraccionamiento de proyectos, pues, el sub-proyecto de “Seguridad y Confinamiento” no forma parte del Proyecto sujeto a evaluación ambiental”*

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 procedimiento sancionatorio D-039-2016. En efecto, la Res.Ex. 624/2022, pasa por alto, a pretexto de una aparente contradicción y de manera liviana, 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 previamente 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 y que la autoridad no contaba con los antecedentes necesarios para realizar dicha ponderación.

80. De esta forma, se aclara que al contrario de lo señalado por la SMA, la potestad amplia para resolver dichas reclamaciones contenida en el citado artículo 20 de la ley 19.300, le permiten al Director Ejecutivo del SEA y al Comité de Ministros (i) ponderar los elementos de mérito que se le presentan, (ii) evaluar de modo distinto los impactos o imponer medidas distintas y (iii) además ponderar los distintos elementos que se le entregan en el procedimiento de reclamación, lo que efectivamente ha hecho la Dirección Ejecutiva del SEA contando con los antecedentes suficientes para ello. En este contexto, cabe tener en consideración que la resolución exenta N°62/2017, se funda entre otros antecedentes, en lo sostenido por EFE, tanto en el marco de la evaluación como en el Informe de Conectividad del Subproyecto “Seguridad y Confinamiento” y el “Informe subprograma de seguridad y Confinamiento” acompañados en presentación de fecha 28 de noviembre de 2016, en el contexto de las reclamaciones deducidas por las interesadas. Sobre el particular, se indicó que el “Informe subprograma de seguridad y Confinamiento” daba cuenta de los antecedentes técnicos de las obras asociadas al Subprograma “Seguridad y Confinamiento” con objeto de complementar la información entregada en el Anexo 7.3 de la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua.
81. Ahora bien, decimos que la SMA ha prescindido de los diferentes pronunciamientos del SEA, de forma liviana, debido a que en los considerandos 299 a 318 de la Resolución Exenta N°894/2021 se limita sólo a analizar el oficio de fecha 14 de agosto de 2018, sin un análisis exhaustivo de las resoluciones ya citadas, que el SEA haya dado por evaluados los impactos del proyecto de “Seguridad y Confinamiento”, en la medida que este no se habría sometido a evaluación, según fue declarado por mi representada en la DIA original. En este sentido, la SMA acusa abiertamente al SEA de haber pasado a llevar diversas normas de la Ley N° 19.300. Para ello, el considerando 311, la Res. Ex 894/2021 señala lo que a su juicio serían los errores de la evaluación, las normas que habría infringido el SEA y concluye sosteniendo que a su juicio las conclusiones del informe del SEA pasa a llevar diversas normas legales.

82. Lo anterior, se reitera, en la Res Ex. 624/2022, donde SMA se limita a sostener en sus considerandos 30 a 34 que (i) consideró pertinente no considerar el informe del SEA para efectos de determinar la configuración del cargo por fraccionamiento, señalando que dicha conclusión se construyó a partir de diversas diligencias probatorias y antecedentes reunidos durante la fase de instrucción del procedimiento, por lo que a su juicio el deber de motivación del acto administrativo se encuentra suficientemente satisfecho; (ii) que existiría una supuesta “inconsistencia” tanto del SEA como de EFE, en orden a la evaluación ambiental del subproyecto de “Seguridad y Confinamiento”; (iii) 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. Indicando que lo que realizó el SEA al resolver la reclamación, no es más que afirmarse en la evaluación del proyecto “Mejoramiento Integral; y (iv) que 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.
83. Al respecto, nos vemos en la obligación en señalar que obviamente el texto de la Res Ex. 894/2021 y la Res Ex 624/2022 no han puesto atención al texto de las conclusiones a las cuales llegó la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental ni a los antecedentes que tuvo la vista para fundar su decisión los cuales constan en el respectivo procedimiento sancionatorio. Esto, desde luego, es insólito, porque atenta contra todo principio de razonabilidad, de mínima coordinación entre los entes públicos y de conservación del acto administrativo al cuestionar el texto de los actos administrativos en virtud del cual mi representada ha actuado en los últimos años. En otras palabras, la SMA le está privando de efectos a los actos emanados del SEA de manera por completo arbitraria.
84. En efecto, la SMA con el fin de configurar la hipótesis de fraccionamiento, ha debido desacreditar los criterios de evaluación ambiental que siguió el SEA en la evaluación ambiental del proyecto, al calificar como no significativos ciertos impactos generados por esta misma autoridad. Y esto es problemático, porque bajo la institucionalidad ambiental es el SEA 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.
85. En la misma problemática línea que venimos relatando, la SMA cuestiona la decisión de la Excma. Corte Suprema que —tras la sentencia del tribunal ambiental que había formalmente dejado sin efecto la RCA N° 373/2013— ordenó primero que el SEA no innovara (lo cual en los hechos importó dejar sin efectos los actos anulatorios de la RCA 373/2013 que ya se habían dictado) y luego restableciera

el texto de la RCA en todas sus partes. No importa en este punto si la discusión que motivó dichas decisiones se refería a aspectos formales o de fondo, rumbo discursivo que pretende tomar la Resolución Sancionatoria. El punto en cuestión es que la Exma Corte Suprema, conociendo todos los hechos, decidió restablecer la vigencia de la RCA N° 373/2013.

86. En suma, la SMA podrá estar o no de acuerdo con dichas conclusiones alcanzadas en diversas sedes administrativas y judiciales, pero lo que parece insólito es que primero las desestime, y además luego señale que mi representada actuó de mala fe y tratada de eludir el SEIA a sabiendas, cuando el organismo encargado de administrar el SEIA, conociendo toda la información sobre la forma de presentación, había concordado con que el proyecto en la forma presentada cumplía la legislación ambiental.
87. En efecto, el Servicio de Evaluación Ambiental, en tres oportunidades ha señalado que no existe fraccionamiento respecto de las obras de Seguridad y Confinamiento, contando para ello con los antecedentes suficientes. En primer término, en la propia RCA N°373/2013, en segundo lugar, en la Res. Ex N°62/2017, en cuyo caso se acompañaron antecedentes que complementaron lo señalado en Anexo 7.3 de la DIA, y en el Oficio N°181105/2018 de 2 de agosto de 2018 requerido por la propia SMA.

B. La SMA se encuentra vulnerando abiertamente el principio de coordinación y unidad administrativa, a través de conclusiones que no son razonables ni mucho menos, justificadas a la luz de los antecedentes

88. SS. Itma debe tener presente que la SMA justifica el prescindir por completo no solo de las conclusiones emanadas en el informe del SEA, sino también del contenido y mérito de la evaluación ambiental tramitada por mi representada, fundando tal decisión en que “los informes serán facultativos y no vinculantes, según dispone el artículo 38 de la LBPA... sin que los resultados del informe previo sean vinculantes para la decisión final que pueda adoptar la SMA” (Cons. 302 de la Res Ex. 894/2021) y en que existirían “evidentes contradicciones de los pronunciamientos de la autoridad y la empresa en lo que respecta a la evaluación ambiental del proyecto” (Cons. 23 de la Res Ex. 624/2022). El problema de esta afirmación es que tal norma legal —el artículo 38 de la LBPA— no da espacio para una total arbitrariedad y falta de racionalidad en la ponderación de los antecedentes disponibles, como ha ocurrido en el presente caso. Por otra, parte la contradicción que pretende plantear la SMA no existe.

89. En efecto, el art. 38 de la LBPA –que les entrega valor facultativo a los informes— no exonera a la SMA de cumplir con otras normas legales vigentes. De hecho, tal decisión importa la infracción de diversas normas legales producto de la visión binaria que tiene la SMA en la Res Ex. 894/2021 y Res Ex. 624/2022; una visión que se divide únicamente entre “informes facultativos” e “informes vinculantes”. Esta perspectiva es problemática, pues se enfoca únicamente en una distinción que hace la Ley N°19.880 en su artículo 38 y olvida un aspecto importante de los actos administrativos: la motivación, un elemento que en el caso de los procedimientos administrativos sancionatorios toma un especial realce.
90. De esta forma, la visión que tiene la SMA ha pasado a llevar diversas normas legales. En primer lugar, se ha vulnerado de manera abierta una norma legal de su Ley Orgánica: el artículo 51, que establece que: “Los hechos investigados y las responsabilidades de los infractores podrán acreditarse mediante cualquier medio de prueba admisible en derecho, los que se apreciarán conforme a las reglas de la sana crítica.” En este sentido, el ente ambiental está obligado por ley a ponderar de manera razonable, y con las reglas de la sana crítica, todos los antecedentes que obren en su poder. Las exigencias de la sana crítica, entonces, le imponen a la SMA una carga de fundamentación adicional a la hora de concluir que en este caso se ha configurado una infracción, argumentando en contra de una serie de tramitaciones y actos emanados del SEA que razonan en sentido contrario.
91. En segundo lugar, el artículo 11 bis establece una norma de coordinación entre autoridades ambientales que dependen de un mismo Ministerio y establece este deber de coordinación de manera bastante clara: la competencia para declarar tal fraccionamiento es detentada por la SMA, pero debe considerar dentro de estos antecedentes el informe previo que a tal efecto emita el SEA. De nuevo: la norma de la Ley N°19.300, aunque no le entrega un carácter vinculante a tal informe, tampoco le entrega una carta blanca a la SMA para prescindir y resolver abiertamente en contra, sin mayor argumentación, en contra del mismo informe. El punto intermedio entre ambas posturas se encuentra precisamente en el principio de coordinación administrativa.
92. De este modo, esta norma en ninguna parte premune a la SMA de una libertad tal como para ir en contra de conclusiones arribadas a través de una tramitación de una evaluación ambiental completa, incluyendo su procedimiento recursivo. En este sentido debemos recordar que tanto la SMA como el SEA están sujetas al deber general de coordinación que establece tanto el artículo 3° y el artículo 5°, inc. 2° de la Ley N° 18.575, y al principio de unidad administrativa.
93. Luego, decimos que la contradicción de SEA no existe debido, a que lo finalmente informado por el SEA es que el subprograma “Seguridad y Confinamiento”, no

constituye por sí mismo una modificación a la línea férrea Santiago – Rancagua⁸. De esta manera, S.S. podrá constatar que en cada oportunidad que el Servicio de Evaluación Ambiental hace referencia al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, afirma que éste por sí sólo no debe ingresar al SEIA, por no ser un cambio de consideración respecto del proyecto original.

94. A mayor abundamiento, el Servicio de Evaluación Ambiental, siguiendo estrictamente lo ordenado por la SMA, sin dar por establecido que ambos proyectos constituyan un solo proyecto, realizó el ejercicio hipotético e intelectual de considerarlo de manera conjunta, y concluyó que ambos proyectos deberían ingresar SEIA debido a que Mejoramiento Integral constituye la tipología del literal e) del artículo 3° del RSEIA, y en consecuencia les resulta aplicable el supuesto del literal g.1 del artículo 2° del RSEIA.
95. Sin embargo, desde el plano de la realidad fáctica, concluye que ni aun en el caso anterior, resulta exigible el ingreso al SEIA, puesto que el Titular ya ingresó al SEIA el proyecto “Mejoramiento Integral de Infraestructura Ferroviaria”, contemplando las mismas obras comprendidas en los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, consideradas en conjunto, y por tanto, todas las obras ya fueron evaluadas mediante la RCA 373/2013, precisamente por esta causal de ingreso al SEIA. En este contexto, cabe tener en consideración el referido oficio, cita de los antecedentes tenidos a la vista, la Resolución Exenta N°62/2017 que resuelve recursos de reclamación donde se aportaron antecedentes complementarios respecto de las obras de Seguridad y Confinamiento descritas en el Anexo 7 de la DIA de la RCA N°373/2013.

VII EN SUBSIDIO DE LO ANTERIOR SE SOLICITA SE DECLARE LA ILEGALIDAD DE LA RESOLUCIÓN RECLAMADA EN CUANTO LA SMA CONFIGURÓ EL FRACCIONAMIENTO PASANDO POR ALTO NO SOLO SUS PROPIOS ANTECEDENTES Y CRITERIOS, SINO QUE EN CONTRA DE LA OPINIÓN DEL SERVICIO QUE EVALUÓ EL PROYECTO

96. Tal como indica el artículo 11 bis de la Ley N°19.300 los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el

⁸ En efecto, el Servicio de Evaluación Ambiental sostuvo en el Oficio Ord. N 18105/2018 de 2 de agosto 2018, que “En cuanto a las obras comprendidas dentro del subproyecto declarado en el master plan como (1) Seguridad y Confinamiento” aquellas tendientes a evitar el tránsito peatonal y vehicular en superficie, a través de la habilitación de pasos desnivelados-. Estas no corresponden a obras y acciones listados en el artículo 3° del RSEIA. Particularmente no configuran ninguna su tipología del literal e) del artículo 10 de la Ley 19.300 y del artículo 3° del RSEIA, puesto que entre ellas no se incluyen ni nuevos terminales de ferrocarriles ni nuevas vías férreas.

instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al sistema”. En tanto, el inciso segundo de la misma disposición establece expresamente que “no se aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas”.

97. En relación a dicha norma, ha sido la propia SMA la que ha estimado que la prohibición de fraccionamiento se construye de la aplicación del art. 11 bis de la Ley N°19.300 en relación con el art. 35 letra n) de la LOSMA, y para que sea procedente es necesario demostrar: (i) que un proponente fraccione su proyecto o actividad, (ii) que dicho fraccionamiento sea "a sabiendas", (iii) que el fin buscado sea eludir el ingreso al SEIA o variar el instrumento de evaluación, y (iv) que el proponente no logre acreditar que el proyecto o actividad se ejecute por etapas. En relación al número (ii), la SMA ha indicado que “la acción o conducta de "fraccionar" debe haberse realizado con un ánimo determinado, el que es definido expresamente por el legislador al establecer que la conducta debió haber sido desplegada "a sabiendas", esto es, con la intención o conocimiento de que, al dividir el proyecto, éste no ingresaba al SEIA o variaba su instrumento de evaluación ambiental ⁹.
98. De este modo, para la construcción de la prohibición de fraccionamiento en análisis se requiere necesariamente la concurrencia de un elemento subjetivo, cual es precisamente la intención positiva del titular de fraccionar un proyecto con el objeto, en este caso, de mantener un proyecto fuera del SEIA. En otras palabras, para que el denominado “fraccionamiento” se perfeccione, no basta la simple concurrencia de algunas de las conductas descritas en el artículo 11 bis de la LBGMA, sino que además es necesaria la concurrencia de un elemento subjetivo particular, el dolo, que debe ser acreditado por la autoridad administrativa. Lo anterior ha sido confirmado por la doctrina¹⁰ y jurisprudencia de los tribunales superiores de justicia¹¹.

⁹ Cons. 76, Res. Ex. N° 536 de 22 de abril de 2019 (Procedimiento Rol D-001-2019), SMA.

¹⁰ Carrasco, Edesio (2014). Notas respecto al fraccionamiento de proyectos en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. VII Actas de las Jornadas de Derechos Ambiental, Universidad de Chile. Legal Publishing, Santiago, p. 485: “probar su elemento subjetivo, es demostrar que el infractor conoce la antijuridicidad de la norma y pese a eso” y Leiva, Felipe (2013). A propósito de Hidroaysén: notas sobre el fraccionamiento de proyectos en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Revista Actualidad Jurídica, N° 27, p. 269: “la probanza de la infracción del artículo 11 bis debe recaer en el análisis de este tipo de acciones de manera tal que vayan configurando la voluntad o intención expresa de eludir las normas del SEIA, debiendo descartarse, repetimos, las conductas culposas del titular del proyecto”.

¹¹ Al respecto, la Iltma. Corte de Apelaciones de Concepción, sostiene en la causa Rol 9305-2013, sentencia de 4 de noviembre de 2013 lo siguiente: “Luego, se exige, en primer término, que el titular "a sabiendas" fraccione su proyecto para variar el instrumento de evaluación, o sea, que le permita evitar el ingreso al Sistema de Evaluación Ambiental o someterse a una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) en vez de a un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), es decir, debe constar que Agrícola Laguna Redonda

A. El elemento volitivo ha sido acreditado en contra de la opinión de Servicio de Evaluación Ambiental.

81. De esta forma, SS. Iltma podrá constatar que, en el procedimiento el elemento volitivo propio del fraccionamiento no ha sido acreditado, desde que no ha tenido ninguna intención manifiesta de ejecutar aquello que le ha sido imputado. En esta línea, la supuesta acreditación de intencionalidad que hizo la resolución sancionatoria se da sobre supuestos errados, estableciendo la SMA dos consideraciones esenciales que serían supuestamente 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, resulta inadmisibles pretender atribuir dolo o una conducta intencionada a EFE sólo porque su giro, establecido por ley, se aviene con una causal de ingreso al SEIA. Más incomprensible resulta 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 son claramente distintos, y tienen particularidades y contextos diversos, tanto desde el punto de vista de su operación como de su financiamiento. Como S.S. Ilustre bien sabrá, al tratarse de una empresa pública, su planificación económica escapa incluso de la esfera de sus propios representantes legales.

99. En efecto, no es EFE quien determina la cantidad de recursos que anualmente se le asignan para el cumplimiento de sus objetivos, lo anterior, debido a que su financiamiento deriva del Ministerio de Transportes, el cual transfiere a EFE los aportes fiscales, de acuerdo a la Ley de Presupuestos vigente de cada año. Al respecto, la SMA presume en su sanción que cualquier persona jurídica que debe someter proyectos con cierta regularidad al SEIA y donde se omita evaluar alguno de ellos, actuaría de mala fe o dolosamente. A mayor abundamiento, el sostener que el ingreso de tres proyectos al SEIA provocaría una supuesta “*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. Así, si bien la potestad para imputar un potencial fraccionamiento es de la SMA, el SEA bien pudo establecer previamente que, en base a esa misma circunstancia, el proyecto no cumplía condiciones mínimas para ser calificado favorable ambientalmente, 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 la misma SMA en el contexto del procedimiento sancionatorio.

S.A. ha obrado dolosamente, de mala fe, al fraccionar su proyecto, lo cual no está demostrado ni en este procedimiento ni, aparentemente, en ningún otro”.

100. En este orden de ideas, 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 estuvo conteste en la forma en que el mismo se evaluó. En esta línea, se hizo mención en la reposición al 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”*.
101. De esta manera, la SMA omitió 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, se indicó 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. En virtud de ello, EFE siempre informó que el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” se encontraba fuera de la evaluación por no ser atingente al mismo. **En este sentido, si el SEA consideró que debía ser evaluado, ha entendido que ello fue subsanado en la misma tramitación ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral”, tal como fue confirmado expresamente mediante Ord. D.E. N° 181105 de 2 de agosto de 2018.**
102. Asimismo, 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 analizó cómo a dicha época existió el dolo que funda en sus pronunciamientos. En esta línea, 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 modificó 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. Ante ello al resolver la reposición la SMA señala que ello no es tal, considerando que la fecha de promulgación había sido en mayo, pero ello no dice relación alguna con los períodos de planificación presupuestaria, que son de un año a otro y las metas en la administración deben cumplirse año a año. Así la SMA pide su presupuesto para el año 2022 el año 2021, y deberá cumplir con sus metas definidas un año

antes, pues lo mismo ocurre a EFE que debe hacer sus contratos y cumplir sus metas en virtud de sus planes y acción y presupuestos aprobados el año anterior. Así, no puede analizarse su conocimiento en la forma que entiende la SMA.

103. Si se sigue el razonamiento de la SMA que consideró 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.**
104. Así, no es dable la consideración de la 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. Adicionalmente, 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. Es por ello que se volvió a insistir a la SMA 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.**
105. Finalmente, mi representada 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. Incluso si la SMA considera que ello deba ingresar, esto no obsta a que en la oportunidad en la que se pondera este dolo EFE 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 se ha acreditado que existen más elementos que excluyen el supuesto dolo que aquellos que lo harían verificable.
106. Frente a la contundente argumentación de mi representada para descartar el elemento volitivo del fraccionamiento, en sus numerales 45 al 56 de la Res. Exe N°624/2022 la SMA se pronuncia al respecto, indicando como tesis principal de

su pronunciamiento que “es la *acumulación de los indicios, y su combinación armónica, la que conduce de una serie de pruebas probables, a la certidumbre.*”

107. De esta forma, con el objeto de identificar esa cadena de acciones, la SMA comienza centrando parte de su análisis en los proyectos que EFE ingresó al SEIA de forma previa al ingreso de “Mejoramiento Integral”, lo que califica como la “experiencia” de EFE en torno a temáticas similares. Así, se refirió en la resolución recurrida a la tramitación del proyecto “Reposición Traslado Vía Férrea Comuna de Quillota” ingresado a evaluación ambiental con fecha 1° de junio del año 2000 y al proyecto “Desvío de maniobra de la Mochita” ingresado a evaluación ambiental con fecha 22 de febrero de 2011.
108. Concluye la resolución recurrida que, a partir de dichas tramitaciones, existiría un “indicio” relevante al momento de evaluar la intencionalidad del fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express”, dado que el rechazo temprano del proyecto “Desvío de Maniobra de la Mochita”, a poco más de un año de ingresar “Mejoramiento Integral” al SEIA, daría 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. Desconociendo que las razones de porque en definitiva no se insistió en el referido proyecto, fueron meramente económicas y en ningún caso se vincularon la supuesta afectación que estas pudiesen generar a la conectividad de grupos humanos. Adicionalmente la naturaleza de dicho proyecto, con el de seguridad y confinamiento no tenía relación alguna, y por lo tanto difícil es que de dicha tramitación mi representada pudiera obtener las conclusiones que pretende la SMA.
109. En el caso del fraccionamiento, la SMA sostuvo que el 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. Alude que EFE se encontraba en conocimiento de la necesidad de confinar la vía férrea.
110. Sumado a ello, indica que al contrario de lo que sostuvo mi representada, la modificación introducida al Plan Trienal 2011-2013 mediante el D.S. N° 94/2012 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, confirma una interrelación de “Seguridad y Confinamiento”, como expresión ineludible de un estándar de seguridad determinado para las consecuencias de la implementación del proyecto “Mejoramiento Integral”. Para ello cita el considerando 5° del Decreto N°94/2012 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.

111. Posteriormente, en el considerando 50 de la Res. Ex 624/2022, la SMA señala que 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 correlaciona el aumento de frecuencia con necesarias obras de seguridad y confinamiento, sin especificar la referida vinculación. Luego, indica que 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.
112. Por tanto, en virtud de la ponderación de dichos antecedentes, la SMA llega a las siguientes conclusiones: (i) que 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, ya que 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. (ii) Que la interdependencia de ambos subproyectos dice relación precisamente con el objeto del proyecto “Mejoramiento Integral” de aumentar la frecuencia de trenes. En consecuencia, el solo hecho del aumento de la frecuencia de trenes se traduciría 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”.
113. De esta forma, SS. Ilustre, podrá constatar, que la SMA desconoce que las obras de seguridad y confinamiento, se venían desarrollando con anterioridad, afirmando en su considerando 50 que si bien puede ser efectivo que mi representada 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.
114. En relación a lo señalado anteriormente, S.S. debe tener presente que la ejecución de las obras y actividades del subprograma “Seguridad y Confinamiento” vienen desarrollando desde más de veinte años, a partir de 1997, aproximadamente. Desde esta fecha, EFE comenzó a desarrollar obras y actividades de confinamiento de la vía férrea Santiago- Rancagua con el fin de

- resguardar la seguridad del servicio prestado por la Empresa de conformidad a su Ley Orgánica (D.F.L N°1/1993, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones). Por ello, pese a que estas obras correspondan a inversiones ejecutadas en la existente línea ferroviaria Santiago-Rancagua, al igual que el Proyecto, ellas cuentan con un carácter independiente, autónomo y con finalidades distintas a éste. En efecto, las referidas obras obedecen al cumplimiento del servicio que está obligado a prestar EFE por su Ley Orgánica, la cual señala en su artículo 44 que “será obligación de la Empresa [de Ferrocarriles del Estado] cerrar a su costo, por uno y, por otro lado, la faja de la vía en toda su extensión.
115. Posteriormente, las primeras obras y actividades de este subprograma fueron incorporadas oficialmente en el Plan Trienal 2003-2005 de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (D.S N°72/2004, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones). En dicho Plan se acordó una renovación de todo el confinamiento dentro de la faja vía en un tramo de 563 kms., la construcción o rehabilitación de 253 pasos peatonales a nivel, la construcción de 25 pasos peatonales desnivelados, incluyendo 5 nuevas pasarelas y la automatización de 32 cruces vehiculares.
116. Luego, en cumplimiento de lo anterior, EFE suscribió, en el año 2005, un contrato – vigente hasta el día 3 de octubre de 2021– de prestación de servicios de rehabilitación y mantenimiento de las líneas férreas con la empresa Consorcio TECDRA S.A. Su objeto es la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las líneas férreas, incluyendo la rehabilitación y mantenimiento de 750 kilómetros de vía férrea en el trayecto Alameda – Chillan, Chillan – San Rosendo, San Rosendo – Talcahuano y Concepción – Lomas Coloradas. En efecto, de conformidad al contrato suscrito, se establece la obligación de mantener y reponer el confinamiento dañado en un plazo de 24 horas. Concluido el contrato con Consorcio TECDRA S.A., a contar del 4 de octubre de 2021, el mantenimiento del tramo Alameda – San Fernando, está siendo realizado por la empresa CBARRIOS CONSTRUCTORA SpA
117. Finalmente, el Plan Trienal 2011-2013 de la Empresa (D.S N°150/2011 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones se instauró el Programa “Continuidad y Seguridad Operacional” de EFE. Este Programa tiene como principal objetivo “garantizar las condiciones necesarias de seguridad y de disponibilidad de los canales de circulación para la explotación comercial de los porteadores de carga y pasajeros, dando sustento a los ingresos de los servicios de infraestructura y cumplimiento a las obligaciones contractuales.
118. Al respecto cabe tener presente que, el programa “Continuidad y Seguridad Operacional” del Plan Trienal 2011-2013 consideraba dos subprogramas que forman parte de las obras y actividades en análisis: el

subprograma “Confinamiento de Vías” y el subprograma “Protección de Cruces”. El primero de estos subprogramas, como su nombre lo sugiere busca “la reparación del confinamiento de 300 km. de vías, y la construcción de 500 km de nuevo confinamiento, disminuyendo el número de accidentes en la vía”. Por su parte, el subprograma “Protección de Cruces” tiene por objeto “la desnivelación de tres cruces e instalación de 22 barreras automáticas, aumentar la seguridad del tráfico ferroviario y disminuir accidentes”. Tras la modificación incorporada al Plan Trienal 2011-2013 (mediante D.S N°94/2012 del Ministerio del Transporte y Telecomunicaciones), se incluyó dentro del desarrollo de EFE el Programa “Rancagua Express” el 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”. En resumen, bajo la modificación del Plan Trienal 2011-2013, el denominado “Proyecto Rancagua Express, pasó a denominar un conjunto de inversiones a desarrollar sobre la línea férrea Santiago- Rancagua, entre las cuales se encuentra el Proyecto “Mejoramiento Integral...” como también otra clase de inversiones como las del subprograma “Seguridad y Confinamiento”.

119. Bajo este contexto, se hace reitera que una de las razones para llevar a cabo el subproyecto Seguridad y Confinamiento correspondió a la alta tasa de accidentes en la línea. En efecto, se estima que previo al inicio de la construcción de las obras de este subproyecto, la tasa de accidentes por año en el tramo Santiago- Rancagua es del orden de 40 accidentes por año, cifra superior a los aproximadamente 14 accidentes por año que se presentan por ejemplo en el tramo Santiago – Melipilla¹². De esta manera, con el objetivo de eliminar las últimas fuentes de riesgo el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” consideró el reemplazo de los pasos existentes por pasos desnivelados con un mayo estándar de seguridad. Tal como se señala en el anexo 7.3 de la DIA, la realización de las obras que consideró este subproyecto presenta tal necesidad para garantizar la seguridad de la vía, que su implementación nunca han dependido de la ejecución del Proyecto.
120. Siguiendo S.S. Ilustre con el contenido de la resolución que se reclamada, tal como se expresó anteriormente, mi representada cuestionó ante la SMA 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. Frente a ello, el órgano sancionador insiste que dicha descripción no fue en ningún caso una descripción completa del subproyecto de “Seguridad y Confinamiento”, y que EFE fue enfática en señalar en todo momento que las obras asociadas a “Seguridad y Confinamiento” no eran parte del proyecto en evaluación, volviendo a cuestionar las competencias del Servicio de Evaluación

¹² En todo caso este tramo es de una naturaleza distinta dado que hasta la fecha es de carga y se ha evaluado ambientalmente un servicio de pasajeros que cambia completamente su naturaleza.

Ambiental, sin embargo, como se señaló anteriormente, fue el propio Servicio de Evaluación Ambiental, que diversas oportunidades ha considerado que no ha existido fraccionamiento respecto de tales obras, llegando a firmar incluso, el Oficio de agosto de 2018 solicitado a por la SMA, que las obras fueron debidamente consideradas en la evaluación.

121. Luego, en su considerando 53, la Res Ex. 624/2022 hace mención a la “intencionalidad de la conducta”, exponiendo que es lo que ha entendido al respecto la doctrina y la jurisprudencia ambiental. Sostiene 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”. Tal como se explicará más adelante en esta presentación, dichos elementos no fueron debidamente acreditados por la SMA y no son procedentes en el presente caso. Consecuencialmente el cargo por fraccionamiento imputado a mi representada debe ser absuelto por S.S. Ilustre.

B. La resolución recurrida vulnera los principios de culpabilidad y congruencia, así como el derecho a un debido proceso, incurriendo en ilegalidad

122. Resulta evidente que, en este punto, la resolución recurrida comete una abierta vulneración a los principios de culpabilidad, de congruencia y del derecho a un debido proceso, incurriendo con ello en una ilegalidad que S.S. Ilustre deberá corregir.
123. En efecto, el principio de culpabilidad resulta plenamente aplicable en materia de sanciones administrativas y significa, en primer término, que éstas no pueden imponerse sino al infractor que ha actuado de forma dolosa o culposa. Eduardo Cordero señala que existe consenso en nuestra doctrina y jurisprudencia respecto de la aplicación de este principio en materia de sanciones administrativas¹³.
124. Ahora bien, para el caso del fraccionamiento que se imputa a mi representada y, para el caso de que se considere que se trata de una infracción contemplada expresamente en la ley respecto de la cual la SMA posee competencia para sancionar, resulta inconcuso que dicha infracción necesariamente ha de ser cometida con dolo, pues la norma utiliza la voz “a sabiendas”.

¹³ Cfr. Cordero, Eduardo, “Los principios que rigen la potestad sancionadora de la Administración en el derecho chileno”, en Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (2014, N°42) p. 408.

125. Actúa dolosamente quien sabe lo que hace y quiere hacerlo. Se ha dicho que el dolo no es otra cosa que “el conocimiento y voluntad de los elementos del tipo objetivo”. De esta definición se deriva que el dolo se integra por dos elementos diferenciados. Por una parte, el elemento intelectual: el conocimiento de los hechos. Por otra, el elemento volitivo o emocional: la voluntad de realizarlos, el querer realizarlos. Ambos elementos deben concurrir simultáneamente. Es en el elemento volitivo en el que se diferencian el dolo y la imprudencia, toda vez que cabe que el conocimiento esté presente también en la imprudencia consciente o con representación.
126. El principio de culpabilidad exige entonces, la acreditación de ambos elementos del tipo infraccional, no siendo admisible recurrir a meras presunciones como lo hace la resolución recurrida.
127. Menos aún pueden utilizarse como fundamento para determinar el supuesto actuar doloso del administrado, hechos o antecedentes que no han formado parte del expediente administrativo, pues con ello se vulnera el derecho al debido proceso y el principio de congruencia, incurriendo en una ilegalidad.
128. Tal es el caso en la especie pues, tanto en la resolución sancionatoria como en aquella que rechazó el recurso de reposición la SMA construye la supuesta culpabilidad de mi representada en base a antecedentes que no forman parte del procedimiento sancionador. En efecto, se hace referencia a una serie de proyectos anteriores que acreditarían el conocimiento que habría tenido EFE en relación a la necesidad de someter el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” a evaluación ambiental. Se trataría, en palabras de la SMA, de “la acumulación de los indicios, y su combinación armónica, la que conduce de una serie de pruebas probables, a la certidumbre.”
129. Para acreditar esta cadena de acciones, la SMA comienza centrando parte de su análisis en los proyectos que EFE ingresó al SEIA de forma previa al ingreso de “Mejoramiento Integral”, lo que califica como la “experiencia” de EFE en torno a temáticas similares. Así, se refirió en la resolución recurrida a la tramitación del proyecto “Reposición Traslado Vía Férrea Comuna de Quillota” ingresado a evaluación ambiental con fecha 1º de junio del año 2000 y al proyecto “Desvío de maniobra de la Mochita” ingresado a evaluación ambiental con fecha 22 de febrero de 2011. Sin embargo, como hemos dicho, ninguno de estos proyectos formó parte del procedimiento sancionatorio ni sus antecedentes fueron acompañados en el expediente administrativo. En consecuencia, no pueden ser invocados por la SMA como lo hace en su resolución nada menos que para presumir la culpabilidad de mi representada.

130. Adicionalmente al calificar el elemento subjetivo pasa por alto las declaraciones la propia Declaración de Impacto Ambiental, la cual en la misma RCA 373/2013, señala la siguiente:

7. Que, en relación con el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable al Proyecto y sobre la base de los antecedentes que constan en el expediente de evaluación, es posible concluir que el proyecto "MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TRAMO: SANTIAGO – RANCAGUA" cumple con la normativa ambiental aplicable. El detalle del cumplimiento de dicha normativa se presenta en el numeral 3.1 del ICE" (el destacado es nuestro) y el Considerando 4.1.3.2 de la misma RCA según el cual "esta Dirección Ejecutiva considera como pertinentes las observaciones contenidas en los literales a), b), c), d), e), f), g), h), i), j) y k), por cuanto estas hacen referencia a los aspectos ambientales del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria", y su procedimiento administrativo. En efecto, el análisis de la conformidad del Proyecto a lo dispuesto en el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300 se encuentra contenido en la respuesta 1.1 de la Adenda N° 1, la cual fue complementada en respuesta 1.1 de la Adenda N° 2. En virtud de lo anterior, este Servicio concluye que no existe fraccionamiento de proyectos, pues, el sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento" no forma parte del Proyecto sujeto a evaluación ambiental" (destacado propio).

131. Posteriormente además el SEA rechazó los recursos de reclamación que se referían a este tema.
132. Así pues, SS. Itma, como posible considerar que hubo un elemento intencional de mi representada, cuando el propio administrado del Servicio de Evaluación Ambiental, en conocimiento de todos los antecedentes referidos tanto al proyecto Mejoramiento Integral, como al proyecto Seguridad y Confinamiento, no hizo cuestión de dicha situación.
133. Así la sanción, que atribuye este elemento subjetivo, constituye una ilegalidad manifiesta que pugna con los más elementales principios y garantías que le asisten al administrado.

C. Fraccionamiento Ambiental. Elusión al Ingreso al SEIA

134. Al respecto, SS. Itma debe tener presente que, a pesar del cuestionamiento realizado por la SMA sobre la supuesta falta de independencia y autonomía de las obras de seguridad y confinamiento respecto del proyecto Mejoramiento Integral (considerando 276¹⁴ de la Res Ex. 894/2021 y considerandos 57 a 62 de la Res

¹⁴ Al respecto la Res. Ex. 894/2021 indica en el considerando 276 lo siguiente: "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

Ex. 624/2022), las obras de Seguridad y Confinamiento son independientes desde un punto de vista funcional, temporal y técnica del proyecto Mejoramiento Integral.

135. Existe independencia funcional desde el momento en que las obras de seguridad y confinamiento son actividades que EFE viene desplegando desde el año 1997 y que debían ser ejecutadas en cumplimiento de su ley orgánica con independencia que el proyecto contenido en la RCA N°373/2013 se materializara.
136. En efecto, 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 era en primer término mejorar la seguridad y eso abrió una oportunidad de hacer otro proyecto. Pero este último perfectamente pudo no haber prosperado. Por ejemplo, de haberse acogido una de las innumerables acciones administrativas o jurisdiccionales interpuestas, por motivos distintos al que se discute, nada habría impedido a mi representada ejecutar tales obras que tenían un objetivo y un fin distinto a las obras al proyecto “Mejoramiento Integral...”. De este modo, en nada afecta la independencia funcional el hecho que, con ocasión de inspecciones se haya constatado la ejecución paralela de las obras de seguridad y confinamiento con las obras de Mejoramiento Integral, puesto que, como se ha señalado su ejecución simultánea obedeció a una oportunidad que permitió aumentar las condiciones de seguridad al eliminar los pasos a nivel independiente de si se modifica o no la frecuencia de trenes, sin embargo, 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.
137. Existe independencia temporal en la medida que su funcionamiento no estaba condicionado a la operación de mejoramiento integral. Una prueba de esto es que a medida que se recibían pasos vehiculares antes del término de las obras del Proyecto “Mejoramiento Integral...” estas comenzaban a funcionar de inmediato, sin que fuese necesario esperar que el proyecto de Mejoramiento

numerosos atraviesos 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. La interrelación, como puede apreciarse, no deriva de la planificación trienal de EFE; por mucho que su agrupación pueda haber obedecido a razones prácticas, lo verificado por esta Superintendencia es que los proyectos se encuentran relacionados en su ejecución y que Seguridad y Confinamiento opera como una un conjunto de medidas de seguridad necesarias para el funcionamiento de Mejoramiento Integral, que fueron omitidas de la evaluación ambiental.

estuviera listo. Si el proyecto hubiere demorado más tiempo que el que realmente tomó, era necesario mantener igualmente los pasos a vehiculares a nivel y mantener cerrados los pasos desnivelados. De haber actuado de ese modo, EFE se habría visto expuesta a eventuales responsabilidades en caso de accidentes en el paso a nivel.

138. Por último, las obras de Seguridad y Confinamiento no dependen técnicamente de Mejoramiento Integral ni viceversa, tal como se reconoce en el Considerando 62 de la Res Ex. 624/2022, sin embargo, a diferencia de lo sostenido en dicho considerando por la SMA, sobre que pese a no existir dependencia técnica, *“el confinamiento de la vía es consecuencia necesaria de la mejora integral de infraestructura es innegable”*, se reitera lo señalado en el recurso de reposición, en cuanto el propio Anexo 7.3 donde se describieron las obras de Seguridad y Confinamiento reconoce 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 paso existentes peatonales y vehiculares sobre la línea férrea deben ser reemplazados por paso a desnivel”*. Lo anterior, demuestra 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”. La SMA omite analizar estos antecedentes al momento de analizar esto en la resolución recurrida.

VIII. EN SUBISIO DE LO ANTERIOR SE SOLICITA SE DEJE SIN EFECTO LA RESOLUCIÓN RECLAMADA EN CUANTO LA SMA HA IGNORADO LA JUSTIFICACIÓN DE SEGURIDAD Y CONFINAMIENTO

139. Tal como se ha señalado anteriormente, las obras de seguridad y confinamiento obedecen al deber de mi representada de cumplir con su ley orgánica y específicamente con su artículo 44 el cual señala: *“será obligación de la Empresa [de Ferrocarriles del Estado] cerrar a su costo, por uno y, por otro lado, la faja de la vía en toda su extensión.”* El objetivo de este proyecto es precisamente, (i) el cierre y confinamiento de la faja vía ya señalada con el fin de garantizar la seguridad del servicio y (ii) la construcción de pasos desnivelados, peatonales y vehiculares, a lo largo del trazado ferroviario Santiago-Rancagua.
140. Esta clase de obras vienen siendo desarrolladas por mi representada desde el año 1997 aproximadamente, en distinta escala: en cruces bajo o sobre nivel, o en pasarelas a desnivel referidas a la necesidad de seguridad de las personas, sin guardar relación con los proyectos de mejoramiento que se van desarrollando. Por lo mismo, se pensó siempre como un proyecto independiente de Santiago – Rancagua. Es más, así se declaró explícitamente en la evaluación ambiental del

Proyecto “Mejoramiento Integral. Es más, así se declaró explícitamente en la evaluación ambiental del Proyecto “Mejoramiento Integral”. El ya tantas veces referido Anexo, 7.3 se mencionaron todas las obras de desnivel de pasos peatonales, incluyendo aquellos que son pasos vehiculares a desnivel. Además, en el Anexo 7.1. se describieron todos los cruces vehiculares. Pues bien, en dicho anexo se declara expresamente lo siguiente:

“Como 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...”

“De tal forma, la operación global de mejoramiento de la línea Alameda-Rancagua supone aun en un escenario de no materialización del mismo, que todos los actuales paso existentes peatonales y vehiculares sobre la línea férrea deben ser reemplazados por paso a desnivel”.

141. Esa es la razón que en las glosas específicas –y que pretende desacreditar la SMA en la Resolución Sancionatoria— se señalaban siempre como subproyectos separados. De modo que en el Anexo 7.3 de la DIA de la RCA N°373/2013 sólo expresaba la decisión de EFE de confinar la vía en cuestión para evitar mayores accidentes.
142. Luego, en el considerando 274 de la Res Ex. 894, la SMA pretende descartar esta posible independencia de los proyectos, argumentando de algún modo que la razón del confinamiento fue precisamente el Proyecto “Mejoramiento Integral” y descarta de este modo las razones de seguridad invocadas por mi representada. Sin embargo, la SMA olvida que ante la decisión que con ese estándar se seguridad abriera la posibilidad de implementar mejoramientos en la vía férrea. Tan cierto es esto, que la SMA no desarrolla qué habría pasado en caso de rechazarse el proyecto “Mejoramiento Integral...”. Pues bien, la respuesta es bastante clara: en ese caso EFE habría desarrollado el proyecto de seguridad de confinamiento de todas formas, tal como se explica claramente en el Anexo 7.3 acompañado a la DIA respectiva.
143. Por su parte, la SMA agrega en el considerando 275 de la Res Ex. 894/2021 que *“el que el proyecto pretenda evitar accidentes y proteger a la población no es justificación para omitir su evaluación ambiental”*, por cuanto es el SEIA *“donde se deben evaluar los impactos positivos y negativos del proyecto... no siendo la bondad de ciertos impactos un argumento para evitar la evaluación ambiental”* (Cons. 275). Lo anterior sólo demuestra un radical desconocimiento de cómo funciona el SEIA. Precisamente los impactos positivos de una modificación de proyectos es un motivo para que no se evalúe tal proyecto. Sólo se requiere evaluar ambientalmente un proyecto cuando se modifican

sustantivamente los impactos (art. 2 letra g.3, Reglamento del SEIA), pero siempre la autoridad ha entendido que se refiere a impactos negativos. No conocemos pertinencia alguna en que se haya obligado a un proponente a someter a evaluación ambiental algún proyecto en razón de los impactos positivos que pudiesen generarse al medio ambiente¹⁵.

**IX. CONTRARIAMENTE A LO PLANTEADO POR LA
RESOLUCIÓN SANCIONATORIA, LAS OBRAS DE SEGURIDAD Y
CONFINAMIENTO NO REQUIEREN DE UN INGRESO AL SEIA,
SIN PERJUICIO DE LO ANTERIOR EFE HA EFECTUADO EL
INGRESO VOLUNTARIO DE LAS MISMAS.**

144. Sobre este punto S.S, la SMA ha puesto en discusión si las obras de “Seguridad y Confinamiento” requerían o no de un ingreso al SEIA, a pesar de que fue precisamente el SEIA, el que concluyó sobre la materia al aprobar el proyecto por RCA N° 373/2013 y luego al resolver las reclamaciones mediante la Res. Ex. N° 62/2017. En línea con lo anterior, se destaca que el SEA al resolver estas reclamaciones afirmó que 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 que 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 mi representada a la autoridad ambiental, se 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 RSEIA¹⁶.

¹⁵ Es más, el propio SEA ha señalado en su Instructivo contenido en el Ord. N° 131.456/2013, del 12 de septiembre de 2013 (que imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia) que respecto de los proyectos previos al SEIA, la causal de la letra g.3. del artículo 2 del señalado reglamento no aplica. Debemos hacer presente que esta es precisamente la situación de EFE, donde esta vía en el tramo indicado, no tenía vía evaluaciones propias, tal como se desprende de la descripción de casos sometidos a evaluación que hizo la propia SMA

¹⁶ Cfr. Considerando 10.2.9 de la RE 62/2017 “[s]in embargo, es posible aclarar que, de acuerdo a lo indicado por el Proponente, el Proyecto no dejará sin infraestructura que signifique perder conectividad y accesibilidad a transporte o bienes y servicios. “En efecto, respecto de las Estaciones-que no son parte u obras del Proyecto-, estas fueron diseñadas y concebidas teniendo en cuenta aspectos de seguridad y accesibilidad, incluso para personas con movilidad reducida. Por lo que no es posible concluir que estas nuevas obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” impliquen un aumento de los impactos generados por la línea férrea, ni tampoco es posible concluir que ellas signifiquen una obstrucción a la libre circulación, a la conectividad o un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de las personas. Así 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”. Concluyendo en el considerando 10.2.10 “la infraestructura que proporciona el Proyecto, no obstruye la conectividad y accesibilidad para los usuarios respecto de la situación actual”.

145. Frente a lo anterior, en el considerando 69 de la Res Ex. 624/2022, la SMA sostiene que, la circunstancia de que el SEA haya concluido lo señalado en la Res Ex. 62/2017, no es óbice para que 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 habría basado en el examen documental del expediente de evaluación, sino que incluiría además inspecciones ambientales, un reporte sobre sistemas de vida y costumbres, y otros antecedentes aportados por los interesados en el procedimiento. Agregando en su considerando 70 que “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”. Por otra parte, reitera la SMA la idea de que el SEA y EFE han incurrido en 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 2º, 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.
146. Al respecto S.S., esta parte va a insistir en que, si bien, no se desconocen las facultades legales de la SMA, esta no puede dar por acreditado una modificación sustancial de impactos, y por esta vía exigir el ingreso de un proyecto, en circunstancias que dicha facultad es privativa del órgano de evaluación.
147. Por su parte, al contrario de lo que sostiene la SMA, las supuestas contradicciones no se configuran, ya que lo que ha sido sostenido por mi representada a lo largo de todo el proceso sancionatorio dice relación con constatar y exponer ante la SMA opiniones objetivas que se han dado por las autoridades ambientales pertinentes en el marco de la tramitación ambiental del proyecto.
148. En efecto, sin perjuicio que la SMA discrepa de mi representada respecto a que las obras de seguridad y confinamiento son independientes del proyecto “Mejoramiento Integral...” y por ello no deben someterse al SEIA, cuestión tratada en los párrafos anteriores, también es evidente que, al revisar el análisis que mi representada hizo respecto de los criterios del artículo 2 letra g) del Reglamento del SEIA —que dan cuenta de cuando un cambio podría ser de consideración—, estima que sólo concurriría la causal de la existencia de mayores impactos del proyecto. Lo anterior, dado que considera acertadas las defensas de

EFE respecto a que estas obras por sí solas no deben someterse al SEIA, discrepando sólo respecto a la alegación de EFE respecto a que las obras de seguridad y confinamiento, por ser accesorias al proyecto de “Mejoramiento integral...”, no generan nuevos impactos ambientales.

149. En este orden de ideas cabe tener presente el Considerando 286 de la Res Ex. N°894/2021 señala lo siguiente:

Cabe señalar que los cambios introducidos, sin duda pueden implicar mejoras, tanto para el estándar de seguridad como para los tiempos de desplazamiento en ciertos casos, pero ello no es argumento para no evaluarlos ambientalmente. El detrimento o la mejora de ciertas circunstancias o, en otras palabras, la valoración positiva o negativa que se pueda atribuir a un determinado impacto, es una de las materias que debe formar parte de toda evaluación ambiental. **No es procedente argumentar que un impacto en ciertos casos pueda ser positivo, como motivo para no evaluar ambientalmente dicho impacto, siendo el SEIA la instancia donde dichos argumentos pueden llevar a un pronunciamiento conforme por parte de las autoridades competentes o, por otra parte, a observaciones adicionales que deban ser subsanadas para obtener una calificación favorable.** (lo destacado es nuestro).

150. De esta forma, la Resolución Sancionatoria razona sobre la base que el SEIA es la instancia donde la discusión sobre los cambios de consideración que a su juicio debe desarrollarse respecto de los impactos sobre seguridad y confinamiento constituyen o no un impacto significativo o una modificación significativa de los impactos ambiental del proyecto.

151. No obstante que analizaremos en detalle estos cuestionamientos de la SMA, y sólo desde la perspectiva formal, vale en este punto en insistir que el propio SEA ha señalado en su Instructivo contenido en el Ord. N° 131.456/2013, del 12 de septiembre de 2013 (que imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia) que respecto de los proyectos previos al SEIA, la causal de la letra g.3. del artículo 2 del señalado reglamento no aplica. Debemos hacer presente que esta es precisamente la situación de EFE, donde esta vía en el tramo indicado, no tenía vía no tenía evaluaciones propias, tal como se desprende de la descripción de casos sometidos a evaluación que hizo la propia SMA. No obstante lo anterior, hacemos presente que esto no fue lo que ocurrió en este caso, donde si se revisaron los impactos de dichas obras.

152. En efecto, fue precisamente el SEIA el foro donde dicha discusión se realizó y fue precisamente el SEA quien concluyó sobre la materia. Sobre esa base mi representada ha operado el proyecto desde el año 2013 (primero, al dictarse al

RCA) y luego específicamente desde el enero del año 2017 (al dictarse la Res Ex. N°62/2017).

153. De esta forma el argumento esgrimido por la SMA en orden a que puede prescindir de lo señalado por el administrador del SEIA, es extraordinariamente grave, no sólo por el precedente de actuación que ello importa, sino porque además es una conducta diametralmente opuesta a la asumida por el SEA al resolver los reclamos en la Res Ex. N° 62/2017. En este acto administrativo, la autoridad fue extraordinariamente cuidadosa y deferente con las atribuciones de la SMA para efectos de evitar pronunciarse sobre las reclamaciones de fraccionamiento interpuestas por los reclamantes y tampoco hizo suyos los argumentos de mi representada respecto a la falta de concurrencia de dicha situación (cfr., Cons. 10.5), incluso a diferencia de la declaración contenida en el considerando 4.132 de la RCA 373/2021 donde se había pronunciado sobre el tema. Pero lo que sí hizo el SEA en dicha resolución (Res. Ex. N°62/2017) fue pronunciarse en detalle respecto a si las obras vinculadas al proyecto de seguridad y confinamiento generan o no impactos ambientales significativos tal como se indicó en la letra d) del punto III de esta presentación, porque ello definía la respuesta que debía otorgar en cuanto a confirmar o revocar la RCA N° 373/2013. Al hacerlo, el SEA confirmó los criterios básicos que sustentaron la acción de mi representada, y que ahora la SMA desconocer, ocho años después de dictada la RCA N° 373/2013 y cuatro años después de la Res Ex. N° 62/2017, de un modo que carece por completo de razonabilidad, sino que además es ilegal y de forma extemporánea, cuando el proyecto se encuentra ya construido y operativo.
154. Por último se hace presente, que si bien las obras de seguridad y confinamiento no deben ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, mi representada con la finalidad de mejorar el estándar de sus servicios, con fecha 30 de noviembre del año 2021, mi representada ingreso la DIA del proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos”, a través de un ingreso voluntario”, debido a que precisamente no existe una tipología de ingreso en el SEIA para este tipo de obras. El referido proyecto tiene por objeto hacer frente a las dificultades de operación que se han presentado en los últimos años en el servicio de pasajeros Tramo Santiago-Nos, considerando la implementación de obras y actividades que permitirán mejorar las condiciones medioambientales y la calidad de la conectividad peatonal entre ambos lados de la faja vía, reforzar la seguridad para garantizar la operación continua del servicio de pasajeros y ejecutar obras de mejoramiento comunitario.
155. De esta forma el proyecto pretende reforzar la conectividad peatonal Oriente-Poniente, por lo que EFE ha diseñado mejoras y complementaciones a las obras del Subproyecto de Seguridad y Confinamiento presentadas en el Proyecto original (Anexo 7 de la DIA 373/2013).

X. EN SUBSIDIO DE LO ANTERIOR SE DECLARE LA ILEGALIDAD DE LA RESOLUCIÓN RECLAMADA EN CUANTO ATRIBUYE ERRÓNEAMENTE A LAS OBRAS DE SEGURIDAD Y CONFINAMIENTO LOS IMPACTOS DEL ARTÍCULO 11 LETRAS A Y C DE LA LEY N° 19.300

A. No concurren los impactos del artículo 11 letra a) de la LBGMA

156. La Resolución Sancionatoria junto a la Res Ex. 624/2022, junto con afirmar la existencia de un fraccionamiento en contravención al artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, sostiene que las obras de Seguridad y Confinamiento generarían 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 de proyecto Seguridad y Confinamiento” (considerando 343 de la RE 894/2021). Y agrega que no obstante haber acompañado mi representada un estudio acústico en el Anexo 7.2 de la DIA, *“no puede afirmarse que el impacto acústico de Seguridad y Confinamiento haya sido objeto de evaluación Ambiental”*.
157. De esta manera es posible advertir que en la determinación del impacto del artículo 11 letra a) de la LBGMA la SMA realiza un trato diferenciado, sin justificación aparente, puesto que, en primer lugar, sostiene en los considerandos 343 y 345 de la Resolución Sancionatoria que no se pronunciará sobre un eventual efecto de las vibraciones y ruido de los trenes de carga (servicio que no forma parte del proyecto sometido a evaluación) puesto que dicha materia fue debidamente consultada en la evaluación ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral...”. A ello agrega, en segundo lugar, que desestima en el considerando 346 de la Resolución Sancionatoria, el “Estudio Acústico Mejoramiento Integral de la Infraestructura Fervoraria Santiago – Rancagua, Pasos a Nivel” presentado por EFE el Anexo 7.3 de la DIA, sosteniendo que *“no puede afirmarse que el impacto acústico de Seguridad y Confinamiento haya sido objeto de evaluación Ambiental”*.
158. En efecto, el referido estudio acústico da cuenta que mi representada, 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. Por lo mismo, llama altamente la atención que la SMA considere ahora la existencia de este efecto en relación a las obras de seguridad y confinamiento, el cual ha sido debidamente abordado durante la evaluación ambiental correspondiente.
159. Pero más aun, parece extraño que cuando el proyecto Mejoramiento Integral contemplaba, 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 dada las medidas de manejo propuestas se estimó que no requerían de un EIA, sino que bastaba una DIA, hecho debemos decir que al menos no ha sido cuestionado por la SMA, porque debe presumir que respecto de obras similares que se refiere más bien a construcción de obras de seguridad y confinamiento, asume una postura completamente diversa, y presume la necesidad de un EIA. Lo anterior, no tiene justificación alguna.

160. 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 establecer un requerimiento de información, y no darlo por acreditado en virtud de una mera “presunción” como se indica en el considerando 350 de la resolución recurrida. Esto es, pues, derechamente un abuso de la norma del artículo 51 de la LO-SMA en cuanto le entrega a la SMA la potestad para acreditar los hechos investigados y las responsabilidades de los infractores “*mediante cualquier medio de prueba admisible en derecho*”.

161. A mayor abundamiento, la SMA precisa en la Res Ex. 624/2022 que, “*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*”. Lo anterior, es altamente cuestionable, debido a que nuevamente la SMA prescinde de los antecedentes de evaluación, con la finalidad de dar por configurado el fraccionamiento, a pesar de que, mi representada haya aportado en diversas etapas (de evaluación y recursivas) los antecedentes que permiten descartar los impactos del art. 11 de la Ley 19.300.

B. Tampoco se generan los impactos del artículo 11 c) de la LBGMA

162. De acuerdo a la Resolución Sancionatoria existiría: “*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 geográficas, 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 al D.S. N° 40/2012 MMA, configura igualmente una alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos” (considerando N°381 de la RE 894/2021).

163. En efecto, el cargo por fraccionamiento formulado a EFE 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. Así, se plantea que con el confinamiento de la vía férrea y la desnivelación de los pasos peatonales se dificultarían el desplazamiento de personas con movilidad disminuida, que usan bicicleta o carros de tracción humana, aumentando los tiempos de traslado, se limitaría el acceso a servicios e infraestructura básica y se profundizaría la fragmentación territorial de las comunas atravesadas por la vía férrea, todos impactos que se estiman significativos en los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos y que no habrían podido ser evaluados adecuadamente dentro del sistema de evaluación de impacto ambiental debido al fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express” imputado a EFE (considerandos 40 a 43 de la Formulación de Cargos).
164. Ahora bien, para arribar a tal conclusión de la configuración de los presentes efectos, la Res Ex. 894/2021 toma en consideración, entre otros elementos, el documento “Reportes Sistemas de Vida y Costumbres”, que es tratado a partir del considerando 41 de la presente resolución y que forman parte del Informe de Fiscalización Ambiental de 2015. De esta manera, sostiene en el considerando N°351 de la resolución recurrida que “[a] partir de las opiniones basadas en la experiencia de estos informantes, el Reporte concluye que las obras del proyecto Seguridad y Confinamiento generan impactos significativos en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos”, agregando que el diseño poco amigable de las pasarelas, la ausencia de descansos implicaba dificultades de desplazamiento para personas minusválidas y de tercera edad (Cons. 352). Sin perjuicio de lo anterior, del documento acompañado al Informe de Fiscalización no es posible corroborar el tenor de las preguntas realizadas y en este sentido, no se advierte, por ejemplo, que la SMA haya consultado respecto de los beneficios que implicaba el cierre de la faja vía como medida de control y prevención de accidentes. Frente a lo anterior, la Res Ex. 624/2022 señala que el Informe señalado utilizó una 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* (Cons. 81 Res Ex. 624/2022) sin embargo, como se advierte de su lectura, en dicho Informe no figuran el tenor de

las preguntas realizadas, sólo existen materias a tratar, lo que impide ser contratado por parte de mi representada.

165. Por otro lado, para efectos de acreditar el impacto de art. 11 letra c) señala en el considerando 82 de la Res Ex. 624/2022 que *“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”* lo que claramente viene a desconocer lo afirmado por el SEA, en la Res Ex. N°62/2017, que resuelve el recurso de reclamación atinente al proyecto “Mejoramiento Integral...” y que se incorpora en el fundamento del Oficio Ord. N°18105/2018 de 2 de agosto 2018 del mismo servicio, en cuyo caso se sostiene sobre la base de los antecedentes presentados con fecha 28 de noviembre de 2016, y que complementan la información que consta en el expediente de evaluación lo siguiente en el considerando 10.2.9:

“[s]in embargo, es posible aclarar que, de acuerdo a lo indicado por el Proponente, el Proyecto no dejará sin infraestructura que signifique perder conectividad y accesibilidad a transporte o bienes y servicios. En efecto, respecto de las Estaciones-que no son parte u obras del Proyecto-, estas fueron diseñadas y concebidas teniendo en cuenta aspectos de seguridad y accesibilidad, incluso para personas con movilidad reducida. Por lo que no es posible concluir que estas nuevas obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” impliquen un aumento de los impactos generados por la línea férrea, ni tampoco es posible concluir que ellas signifiquen una obstrucción a la libre circulación, a la conectividad o un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de las personas. Así 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. Concluyendo en el considerando 10.2.10 **“la infraestructura que proporciona el Proyecto, no obstruye la conectividad y accesibilidad para los usuarios respecto de la situación actual”**. (lo destacado es nuestro).

166. Al respecto, cabe hacer presente a S.S Itma, según lo ya indicado a la SMA 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. Sin perjuicio de lo anterior, y con el objeto de asegurar el acceso universal, el titular instaló ascensores en todas las pasarelas que no contaban con rampas, con excepción de la Pasarela Lo Blanco, cercana a la cual existe otra opción de atraveso a través de la Estación Lo Blanco.
167. En este sentido, entre los años 2016 y 2017 fueron construidos pasos multipropósitos en cumplimiento del D.S. N°50/2015, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que modificó la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (D.S. N°47/1992, Ministerio de Vivienda y Urbanismo) en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley N°20.422, sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad, el cual entro en vigencia con fecha 4 de marzo de 2016. De esta manera, fueron construidos los pasos multipropósito en Feria Salvador Allende, Paso Cinco Pinos, y Ramona Parra, con el preciso objeto de mejorar la accesibilidad de las personas y no afectar así la conectividad en su desplazamiento.
168. Asimismo, en presentación de fecha 12 de enero de 2018 ingresada al procedimiento sancionatorio, EFE ha proporcionado un catastro sistematizado de las estructuras que sirven para el desplazamiento de las personas, en el proyecto Rancagua Express, para el tramo que comprende las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque, y San Bernardo, con expresa indicación de su tipo, ubicación, y estado. Además de esta información, se proporcionaron los certificados que acreditaban la instalación de los ascensores en las pasarelas que cuentan con ellos, y registros fotográficos fechados y georreferenciados de las pasarelas.
169. De esta manera, SS. Itma debe tener presente que, las mejoras que implican las obras y actividades del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” en lugar de generar una alteración negativa en la conectividad de la población entre uno y otro lado de la vía férrea, aportaron condiciones de mayor seguridad para su cruce durante la operación de los servicios ferroviarios, que las existentes antes del Proyecto.
170. Como se puede apreciar a modo de conclusión, es evidente que la SMA al resolver este procedimiento sancionatorio, y para sancionar a mi representada, de modo permanente se ha alejado de las normas legales que regulan sus competencias, ha establecidos criterios para configurar la infracción que contravienen no sólo la ley sino que las propias prácticas de los Tribunales Ambientales y de los Tribunales Superiores de Justicia, ha pasado por alto no sólo la opinión del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental emitida en tres oportunidades, sino que las autorizaciones administrativas emitidas por dicho

servicios con toda la información requerida para ello, atribuyéndose competencias respecto a la forma en que dicho Servicio debe realizar la evaluación ambiental de proyecto, ha actuado en contradicción con los criterios y prácticas de la propia SMA, y ha omitido innumerables antecedentes contenidos en el procedimiento sancionatorio, para de modo absolutamente extemporáneo sancionar a mi representada.

POR TANTO,

Ruego A S.S. Ilustre: tener por interpuesto el recurso de reclamación en contra de la **Resolución Exenta 624/2022**, mediante la cual la Superintendencia del Medio Ambiente rechazó el recurso de reposición presentado por esta parte, en contra de la **Resolución Exenta N°894 de fecha 21 de abril de 2021**, de la misma autoridad, luego de darle la tramitación legal, y en definitiva acogerlo en todas sus partes, declarando que la resolución recurrida no se ajusta a la normativa vigente y, en consecuencia:

1. Que se deje sin efecto la Resolución Exenta 894 de fecha 21 de abril de 2021 y la Resolución Exenta N° 624 de 26 de abril de 2022 en los términos solicitados en el cuerpo de esta presentación; declarándose al respecto:
2. Que el procedimiento administrativo ha decaído en la forma ya desarrollada en el cuerpo de este escrito y por tanto no corresponde la aplicación de la sanción impuesta en la Resolución Exenta 894 de fecha 21 de abril de 2021 ratificada mediante Resolución Exenta N°624 de 26 de abril de 2022.
3. En subsidio de lo anterior, que se deje sin efecto Resolución Exenta 894 de fecha 21 de abril de 2021 y la Resolución Exenta N° 624 de 26 de abril de 2022 en la medida mi representada ha sido sancionada por un tipo administrativo inexistente, vulnerando abiertamente el principio de coordinación y unidad administrativa, a través de conclusiones que no son razonables ni mucho menos, justificadas a la luz de los antecedentes señalados en el cuerpo de este escrito.
4. En subsidio de lo anterior, que se deje sin efecto Resolución Exenta 894 de fecha 21 de abril de 2021 y la Resolución Exenta N° 624 de 26 de abril de 2022 en la medida de tener 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, obviando todas las alegaciones de mi representada y pasando por alto de una forma inexplicable el requisito de la intencionalidad
5. En subsidio de lo anterior, que se deje sin efecto Resolución Exenta 894 de fecha 21 de abril de 2021 y la Resolución Exenta N° 624 de 26 de abril de 2022 en la medida que se ha ignorado en el presente caso las razones que justifican las obras de seguridad

y confinamiento, subproyecto que contrariamente a lo planteado por la SMA, no requieren de un ingreso obligatorio al SEIA.

6. En subsidio de lo anterior que declare la ilegalidad de la Resolución Exenta 894 de fecha 21 de abril de 2021 y la Resolución Exenta N° 624 de 26 de abril de 2022 , en cuanto se acredita, que las obras de seguridad y confinamiento no generan los impactos del artículo 11, letras a) y c) de la Ley N° 19.300 que injustamente atribuye la SMA en la Resolución Sancionatoria.

PRIMER OTROSÍ: Solicito a S.S. Ilustre tener por acompañado los siguientes documentos a la presente reclamación:

1. Copia autorizada con firma electrónica avanzada de la escritura pública suscrita en la Décima Notaría de Santiago de Valeria Ronchera Flores de 13 de mayo de 2022 inscrita bajo el reperotrio N°5.8333-2.022, donde consta mi personería para actuar en representación de Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
2. Res. Ex. N°62/2017, emitida por la Dirección Ejecutiva del SEA, de fecha 18 de enero de 2017 que resuelve recurso de reclamación atinente al Proyecto de “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria tramo: Santiago-Rancagua”.
3. Res. Ex. N°894/2021 emitida por la Superintendencia del Medio Ambiente con fecha 21 de abril de 2021, en la que resuelve el procedimiento administrativo sancionatorio Rol D-039-2016.
4. Res. Ex. N°624/2022 emitida por la Superintendencia del Medio Ambiente con fecha 26 de abril de 2022 que resuelve el recurso de reposición interpuesto por EFE en contra de la Res. Ex. N°894/2021

A S.S. ILUSTRE SOLICITO: tener por acompañados los documentos individualizados.

SEGUNDO OTROSÍ: Solicito a S.S. Ilustre que, en ejercicio del derecho que nos concede el artículo 22 de la Ley 20.600, solicitamos que las resoluciones dictadas en este procedimiento nos sean notificadas a los siguientes correos: jvergara@vgcabogados.cl y jcruces@vgcabogados.cl

A S.S. ILUSTRE SOLICITO: acceder a lo solicitado.

TERCER OTROSÍ: A S.S., Ilustre solicito tener presente que, en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, patrocinaré el presente reclamo, asumiendo además el poder conferido en la copia de escritura pública en que consta mi personería

para actuar en representación de **EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.**

A S.S. ILUSTRE SOLICITO: tener presente patrocinio y poder.