

DEV

**FORMULA CARGOS QUE INDICA A EMPRESA DE
TRANSPORTES DE PASAJEROS METRO S.A.**

RES. EX. N°1/ ROL D-076-2021

Santiago, 08 de marzo de 2021

VISTOS:

Conforme con lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley N° 20.417, que establece la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, "LO-SMA"); en la Ley N° 18.575, Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.880, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, del año 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en el Decreto N°31, de 08 de octubre de 2019, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra Superintendente del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 2.516, de 21 de diciembre de 2020, que fija Organización Interna de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 2.558, de 30 de diciembre de 2020, que establece orden de subrogancia para el cargo de Jefe de Departamento de Sanción y Cumplimiento de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 490, de 19 de marzo de 2020, mediante la cual dispuso reglas de funcionamiento especial de Oficina de Partes y Oficina de Transparencia y Participación ciudadana de la SMA, renovadas por Resolución Exenta N° 549, de 31 de marzo de 2020; y, en la Resolución N° 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO LÍNEA 3 DE METRO S.A.

1. Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. (en adelante e indistintamente, "Metro" o la "Empresa"), Rol Único Tributario N° 61.219.000-3, es titular, dentro de otros, de los siguientes proyectos: "Línea 3 – Etapa 1: Piques y Galerías", cuya Declaración de Impacto Ambiental fue aprobada por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, mediante Resolución Exenta N° 469, de fecha 25 de octubre de 2012 (en adelante "RCA N°469/2012"); "Línea 3 – Etapa 2: Túneles, Estaciones, Talleres y Cocheras", cuyo Estudio de Impacto Ambiental fue aprobado por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, mediante Resolución Exenta N° 243, de fecha 22 de abril de 2014 (en adelante "RCA N°243/2014"); "Modificación Ubicación Ventilaciones Forzadas Línea 3", cuya Declaración de Impacto Ambiental fue aprobada por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, mediante Resolución Exenta N° 353, de fecha 05 de agosto de 2015 (en adelante "RCA N° 353/2015"); "Línea 3: Obras en Accesos a Estación Universidad de Chile", cuyo Estudio de Impacto Ambiental fue aprobado por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, mediante Resolución Exenta N° 110, de fecha 27 de febrero de 2017 (en adelante "RCA N° 110/2017").

2. Que, el proyecto Línea 3 – Etapa 2, consiste en la construcción de túneles, estaciones, talleres y cocheras, así como la operación del transporte de pasajeros a través de estas obras, en una extensión aproximada de 22 kilómetros, abarcando las comunas de Quilicura, Conchalí, Independencia, Santiago, Ñuñoa y La Reina.

3. Cabe indicar que el proyecto referenciado se encuentra en estado de operación, según la información reportada por la empresa en el Sistema de Resoluciones de Calificación Ambiental (en adelante, "SRCA") administrado por la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, "SMA"), desde el 22 de enero de 2019.

II. ANTECEDENTES PARA LA FORMULACIÓN DE CARGOS

II.1. DENUNCIAS

4. Mediante presentación de 07 de febrero de 2019, esta SMA recibió una denuncia de Manuel Merino Thayer, domiciliado en la comuna de La Reina, por la existencia de ruidos y vibraciones, en el sector ubicado entre estación Plaza Egaña y Fernando Castillo Velasco. Al respecto, detalla los hechos denunciados como *“ruidos y vibraciones de ventanas cada 5 minutos, entre las 05:15 y 0:00 (...) es un ruido (...) molesto, constante”*, el que se estaría generando de lunes a domingo, desde el inicio de la marcha blanca de la Línea 3 en noviembre de 2018, afectando a un importante grupo de viviendas y establecimientos, así como sus habitantes.

5. Esta denuncia fue incorporada en el sistema de la SMA, bajo el ID N° 51-XIII-2019, lo cual fue informado al denunciante mediante Ord. N° 710, de 27 de febrero de 2019.

6. Luego, con fecha 22 de febrero de 2019, se remitieron antecedentes complementarios a esta denuncia, indicando que los hechos denunciados se producirían en viviendas cercanas a Avenidas Larraín y Alcalde Fernando Castillo Velasco, en el sector interestaciones indicado previamente, y hasta por 2 o 3 cuadras hacia el oriente *“por la existencia de una vía de maniobras que permite el retorno de los trenes hacia Quilicura”*, agrupando en 5 sectores, las viviendas afectadas. Expone en esta presentación se afectaría a personas de tercera edad, jóvenes, niños, lactantes y embarazadas, quienes habrían visto afectada su calidad de vida, descanso y su salud física y psíquica, agregando que además existen colegios, hogares de acogida y un centro de diálisis (estimando en 320 personas las personas afectadas). Por último, agrega que el ruido de baja frecuencia proveniente del subsuelo se asemeja al ruido que acompaña el inicio de un temblor fuerte lo que mantendría a los habitantes afectados en permanente estado de alerta y estrés, pérdida de horas de sueño. Adicionalmente, adjunta antecedentes sobre vibraciones en la literatura, reclamos y comunicaciones presentadas a Metro, registro audiovisual, entre otros.

7. Posteriormente, mediante presentación de 13 de marzo de 2019, se remiten nuevos antecedentes que actualizan la información acompañada previamente, identificando un total de 115 viviendas afectadas, con un total de 460 personas. A su turno, mediante carta de 10 de julio de 2019, se presentó una nueva estimación de viviendas y personas afectadas, correspondiendo a 160 y 640, respectivamente, junto con remitir testimonios audiovisuales, certificados médicos, y documentos mediante los cuales la Unión Comunal de La Reina y Juntas de Vecinos del sector se hacen parte de la denuncia, adjuntando certificados de vigencia de las respectivas organizaciones. Luego, mediante escrito de 06 de septiembre de 2019, se remitieron antecedentes sobre posibles causas y soluciones a ruidos y vibraciones producidas por el funcionamiento de la Línea 3.

II.2 ANTECEDENTES JUDICIALES

8. Con fecha 21 de enero de 2019, un grupo de vecinos de la comuna de La Reina, presentó ante la Corte de Apelaciones de Santiago (en adelante, “CAS”), un recurso de protección en contra de Metro, por inaugurar la Línea 3, específicamente en el tramo entre las estaciones Plaza Egaña y Fernando Castillo Velasco, sin adoptar previamente las medidas necesarias para eliminar el ruido y la vibración a las que se ven expuestos por el paso de los trenes subterráneos, lo que vulneraría las garantías constitucionales del artículo 19 N° 1 y 8, de la Constitución Política de la República, siendo tramitado bajo el rol N° 4.788-2019.

9. El precitado recurso fue rechazado, mediante Sentencia de la CAS, de fecha 19 de junio de 2019, la cual fue apelada para ante la Corte Suprema (en adelante, “CS”). Esta última, conociendo del recurso de apelación, bajo rol N° 18.814-2019, revocó lo resuelto por la CAS, acogiéndolo, teniendo en consideración fundamentalmente los resultados de los informes “Medición y Evaluación de Vibraciones Ambientales - Comuna de La

Reina” e “Impacto de Ruido Producido por el Tránsito de Trenes Subterráneos Tramo Estaciones Plaza Egaña y Fernando Castillo Velasco – La Reina”, ambos realizados por el Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación de Estructuras y Materiales de la Universidad de Chile (en adelante, “IDIEM”).

10. En base a lo anterior, la Sentencia dispone que esta SMA “(...) dé estricto cumplimiento a la normativa que regula la materia y, consecuentemente, a fin de evitar la reiteración y prolongación en el tiempo del fenómeno contaminante descrito en el libelo, resuelva mediante el correspondiente procedimiento administrativo que deberá llevar a cabo, las circunstancias y causas que han ocasionado la contaminación denunciada y como resultado de ello disponga pormenorizadamente se adopten las medidas adecuadas para mitigar y en lo posible eliminar su reproducción, sin perjuicio de las demás atribuciones que le son propias (...) adoptar las medidas adecuadas para mitigar y en lo posible eliminar el fenómeno contaminante materia de autos, el cual no podrá exceder de los márgenes máximos.”¹

II.3 FISCALIZACIONES Y REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN

11. Se realizaron las siguientes inspecciones ambientales o requerimientos de información, por parte de esta SMA, en relación con las obras del proyecto Línea 3 de Metro:

11.1. Requerimiento de información efectuado mediante Res. Ex. N° 46, de 14 de enero de 2019, dirigido a Metro, por la que se solicitó una serie de antecedentes vinculados a las medidas de control de vibraciones aplicadas en el proyecto, el cual fuera respondida por Metro con fecha 28 de enero de 2019.

11.2. Requerimiento de Información, contenido en Ord. N° 2528, de 16 de septiembre de 2020, dirigido al alcalde de la Ilustre Municipalidad de La Reina, solicitando copia de los Informes del IDIEM tenidos a la vista por el CS al conocer del recurso de protección causa rol N° 18.814. Cabe indicar que, a la fecha, no se ha recibido respuesta de dicha solicitud. Sin perjuicio de ello, esta información ha podido ser descargada del expediente digital disponible en el sitio web del Poder Judicial.

11.3. Requerimiento de información, contenido en Res. Ex. N° 1875, de 23 de septiembre de 2020, dirigido a Metro, a fin de que diera cuenta de cualquier gestión, medida o registro de medición que haya realizado para mitigar los ruidos y vibraciones en el sector comprendido entre estación Plaza de Egaña y Fernando Castillo Velasco, así como efectuar una medición de transferencia de movilidad, según la norma ISO 7626-2:1990 para el tramo PK 20550-20650, entregando un informe con los resultados. Parte de esta información fue remitida mediante Carta N° GG/424/2020, de 30 de septiembre de 2020, quedando pendiente la medición de transferencia de movilidad, al haberse otorgado un plazo diferenciado para la coordinación de esta actividad.

11.4. Actividad de inspección desarrollada con fecha 06 de octubre de 2020, en la que se desarrolló el ensayo de transferencia de movilidad requerido por esta SMA, a la cual concurren funcionarios de esta, así como personal de Metro y la empresa contratada para la ejecución de las actividades de medición. Los resultados de la actividad fueron remitidos por Metro, mediante Carta N° GG/442/2020, de 28 de octubre de 2020.

11.5. Requerimiento de información, contenido en Res. Ex. N° 235, de 1° de febrero de 2021, mediante el cual se requirió a Metro declarar sus emisiones de ruido transmitido por el suelo (Ground-borne noise), según metodología y niveles de referencia establecidos en el capítulo 5 de la guía FTA 0123:2018, considerando dos puntos en el tramo ubicado entre las estaciones Plaza Egaña y Fernando Castillo Velasco, en período diurno y nocturno. Esta información fue entregada por Metro, con fecha 22 de febrero de 2021, mediante carta N° SGMA/03/2021.

¹ Sentencia Corte Suprema Rol N° 18.814-2019, de fecha 08 de septiembre de 2020. Considerando décimo cuarto.

12. Del análisis efectuado por la División de Fiscalización de esta SMA respecto al conjunto de los antecedentes precitados se dejó constancia en el Informe DFZ-2020-3692-XIII-NE (en adelante, IFA).

III. HALLAZGO DE RELEVANCIA AMBIENTAL

- MEDICIÓN DE EFECTIVIDAD DE LA MEDIDA DE MITIGACIÓN -20 DB.

13. El IFA, da cuenta que mediante Res. Ex. N° 46/2019, se consultó a Metro, entre otros aspectos, “[r]esultados del ensayo para verificación preliminar de la mitigación asociada a los Sistemas de Control (señalado en el Anexo D del EIA, capítulo 7), con informe explicativo de dichas actividades”, lo cual fuera contestado por la empresa con fecha 28 de enero de 2019, indicando: “(...) a la fecha Metro no cuenta con los resultados de dicho ensayo. En este sentido, se informa que dicho ensayo es de alta complejidad, por lo que es realizado por un especialista internacional.” En virtud de ello, el IFA indica que Metro “no cumplió con los plazos establecidos en Anexo D de EIA para la realización del estudio comprometido.”

14. Por su parte, el Acta de Inspección de 06 de octubre de 2020, describe el procedimiento de medición de transferencia de movilidad requerido a Metro mediante Res. Ex. N° 1875/2020, en los siguientes términos: “(...) la empresa consultora dispuso de 3 sensores sísmicos; uno ubicado sobre el riel, otro en la losa directamente al costado bajo el riel, y un tercero que se encontraba empotrado en la pared del túnel – Este último se mantiene ahí permanentemente para la eventual realización de pruebas. Estos sensores se conectaron por medio de cables a una interfaz y, posteriormente, a un computador personal para el análisis. Para excitar los sensores se utilizó un mazo diseñado especialmente para estas pruebas, el cual cuenta con una goma que permite filtrar las frecuencias a estimular y que también se conecta a la interfaz. Una vez instalados los equipos sensores, se procedió a realizar la medición de transferencia de movilidad, ejecutando golpes puntuales tanto en losa como en riel, de 6 a 12 veces por medición. Se observó que la coherencia en las frecuencias de interés resultó cercana a 1. El procedimiento antes mencionado se realizó tanto en vía sentido oriente como poniente.”

15. Los resultados de la medición fueron recibidos por esta SMA por medio de carta N° GG/442/2020, de 28 de octubre de 2020, en la que Metro expone, en primer término, que la norma ISO 7626, se compuso inicialmente en 5 secciones, precisando que la sección 2 (ISO 7626-2:1990) fue actualizada a una versión 2015, que establece el procedimiento para medir la movilidad mecánica lineal y otras funciones de respuesta de frecuencia de estructuras, utilizando un excitador de vibración de traslación de un solo punto, el cual va adosado a la estructura sometida a la medición; mientras la sección 5 (ISO 7626-5:2019) establece estándares para la medición de la movilidad mecánica empleando un excitador no adosado a la estructura. En particular, la Empresa expone una serie de razones por las cuales utilizaron el estándar ISO 7626-5:2019 para el ensayo, distinto al comprometido en la RCA N° 243/2014 (ISO 7626-2:1990).

16. Analizada la información remitida por Metro, el IFA precisa que el ensayo fue efectuado en “una sección subterránea de vía recta entre las estaciones Plaza Egaña – Fernando Castillo Velasco, en el PK 20+620 de Línea 3 de Metro de Santiago, zona donde se presenta un sistema de control de vibraciones conformado por una losa flotante sobre manta (FSM) denominado tipo -20 dB de reducción de vibraciones.” Concluye, asimismo “que el ensayo realizado a través de ISO 7626-5:2019 resulta coherente para conocer los valores de movilidad en las frecuencias de interés, de manera referencial. Por lo anterior, a partir de los datos recopilados, se constata que el sistema se ajusta a la atenuación requerida, indicada en el Anexo D de la EIA del proyecto. **Sin perjuicio de lo expuesto, resulta relevante destacar que las mediciones realizadas por Metro para la evaluación de la norma comprometida, no corresponde al método establecido en la RCA que aprueba el proyecto.**” (Énfasis agregado).

17. Al respecto, el considerando 3.9.3.3, de la RCA N° 243/2014, indica que “[s]e realizaron proyecciones de las vibraciones que se generarían durante la fase de operación de la Línea 3 de Metro, con la finalidad de evaluar el efecto en las edificaciones cercanas. De dicha evaluación, se obtuvo que al aplicar el diseño de siete (7) tramos específicos de la vía, medidas de control de vibraciones, los niveles proyectados se encontrarán bajo el nivel criterio experto adoptado para la evaluación vibraciones. Debido a lo anterior, se puede afirmar que las actividades de operación de la Línea 3 no afectan las edificaciones cercanas en cuanto a sus emisiones de vibraciones. Mayores detalles pueden ser consultados en el Anexo D del EIA.”

18. A su turno, el Anexo D – Línea Base Vibraciones, del EIA del proyecto “Línea 3 – Etapa 2: Túneles, Talleres y Cocheras”, identificó los sectores en que debía implementarse sistemas de control especiales para disminuir el nivel de vibraciones, en tanto existiría una no conformidad a la norma ISO 2631-2-89, identificándose dentro de estos un tramo ubicado entre las estaciones Plaza Egaña y Fernando Castillo Velasco, según se describe a continuación:

Tabla N° 1 – Sector sensible a mitigar por vibraciones

PK	Descripción	Uso	Extensión mínima Mitigación (m)	Nivel de conflicto dBA	Factor por Resonancia al interior de viviendas	Mitigación Requerida (entre paréntesis rango de frecuencia)	Observación
20550 – 20650	Viviendas Larraín	Residencial	100	+3	+5	10 (20 Hz – 63 Hz)	Residencia – zona de aparato de cambio

Fuente: Extracto Tabla 4 del Anexo D del EIA Línea 3- Etapa 2.

19. Adicionalmente, el apartado 7 del mismo Anexo D, expone que “[l]as medidas de control de vibraciones, serán incorporadas en el diseño de los sistemas de vías, para lo cual se utilizarán los espectros de referencia mostrados anteriormente en cada sector impactado. El diseñador del sistema de mitigación, utilizará los datos espectrales para diseñar la medida de control ajustada a los requerimientos de cada sector. Los diseñadores y fabricantes del sistema de reducción de vibraciones, corresponden a corporaciones internacionales con amplia experiencia en sistemas de rieles y soportes de control de vibración. [...] **El ensayo propuesto para verificación preliminar de los sistemas de control, es el método de diferencia de Transferencia de Movilidad, el cual debe realizarse bajo la metodología descrita en la norma ISO 7626-2:1990: “Vibration and shock -- Experimental determination of mechanical mobility -- Part 2: Measurements using single-point translation excitation with an attached vibration exciter.”** (Énfasis agregado).

20. Por último, al ponderarse las observaciones de la Junta de Vecinos N° 7 Gabriela Mistral de la comuna de La Reina, se expone en el considerando 4.2. de la RCA N° 243/2014 lo siguiente: “Observación: Considerando la compleja situación de vibraciones y ruido a la que quedaron expuestas las edificaciones residenciales emplazadas en Obispo del Solar 5702, Obispo del Solar 5604 y Obispo del Solar 5687, las dos primeras con ruido y la última ruido y vibración; posterior a la puesta en marcha de la línea 4 de la empresa Metro S.A. al paso de cada tren del metro las edificaciones vibran. Solicitamos al titular tenga a bien informarse de esta situación y acreditar formalmente que ninguna familia que resida a lo largo de Av. Larraín, en el trayecto en el cual se emplaza el proyecto línea 3, se verá expuesto a esta situación”. Frente a ello, la evaluación técnica de la observación indica: “La observación es pertinente. Para evitar que ocurran estos problemas, Metro realizó un estudio de Vibraciones a lo largo de toda la línea de acuerdo a la norma ISO 2631-2-1989 “Evaluación de la exposición humana de cuerpo entero a las Vibraciones” Parte 2: “Vibraciones en Edificios”, este estudio fue presentado en el Anexo D del EIA. Como consecuencia de las conclusiones indicadas en el estudio, Metro instalará un sistema de mitigación de vibraciones a nivel de la fijación del riel en la losa de hormigón a lo largo de toda la línea 3 (de tipo -10 dB), y **en puntos sensibles donde se requiere un mayor nivel de atenuación de vibraciones**

(adicional al método clásico) se aumentará el espesor de la plataforma de vías y bajo esta se instalará un elemento atenuador de vibraciones (de tipo -20 dB)." (Énfasis agregado).

21. En consecuencia, los hechos expuestos en este título se encuentran dotados de mérito suficiente para formular cargos sobre la materia, en cuanto no se efectuó el ensayo propuesto para verificación preliminar de los sistemas de control a través del método de diferencia de Transferencia de Movilidad, bajo la metodología descrita en la norma ISO 7626-2:1990, de manera previa a la entrada en operación de la Línea 3 de Metro, y efectuándose una evaluación con fecha 06 de octubre de 2020, alternativa a la identificada en la evaluación ambiental del proyecto, 20 meses después de haberse dado inicio a la etapa de operación del proyecto.

IV. DESIGNACIÓN FISCAL INSTRUCTOR

22. Mediante Memorandum D.S.C. N° 210, de 1º de marzo de 2021, se procedió a designar a Daniel Garcés Paredes como Fiscal Instructor Titular del presente procedimiento administrativo sancionatorio, y a Catalina Urbarri Jaramillo como Fiscal Instructora suplente.

RESUELVO:

I. FORMULAR CARGOS en contra de Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., Rol Único Tributario N° 61.219.000-3, por las siguientes infracciones:

1. El siguiente hecho, acto u omisión que constituye infracción conforme al artículo 35 a) de la LO-SMA, en cuanto incumplimiento de las condiciones, normas y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental:

N°	Hecho constitutivo de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
1	No haberse efectuado de manera previa a la entrada en operación del proyecto, el ensayo de método de diferencia de Transferencia de Movilidad, bajo la metodología descrita en la norma ISO 7626-2:1990, para verificar la efectividad de la medida de mitigación -20 dB en la Línea 3 de Metro; y el efectuado en octubre de 2020 fue realizado bajo una metodología distinta a la exigida.	<p>Considerando 3.9.3.3., RCA N° 243/2014</p> <p><i>"[...] Se realizaron proyecciones de las vibraciones que se generarían durante la fase de operación de la Línea 3 de Metro, con la finalidad de evaluar el efecto en las edificaciones cercanas. De dicha evaluación, se obtuvo que al aplicar el diseño de siete (7) tramos específicos de la vía, medidas de control de vibraciones, los niveles proyectados se encontrarán bajo el nivel criterio experto adoptado para la evaluación vibraciones. Debido a lo anterior, se puede afirmar que las actividades de operación de la Línea 3 no afectan las edificaciones cercanas en cuanto a sus emisiones de vibraciones. Mayores detalles pueden ser consultados en el Anexo D del EIA."</i></p> <p>Considerando 4.2., de la RCA N° 243/2014</p> <p><i>"Para evitar que ocurran estos problemas, Metro realizó un estudio de Vibraciones a lo largo de toda la línea de acuerdo a la norma ISO 2631-2-1989 "Evaluación de la exposición humana de cuerpo entero a las Vibraciones" Parte 2: "Vibraciones en Edificios", este estudio fue presentado en el Anexo D del EIA. Como consecuencia de las conclusiones indicadas en el estudio, Metro instalará un sistema de mitigación de vibraciones a nivel de la fijación del riel en la losa de hormigón a lo largo de toda la línea 3 (de tipo -10 dB), y en puntos sensibles donde se requiere un mayor nivel de atenuación de vibraciones (adicional al método clásico) se aumentará el espesor de la plataforma de vías y bajo esta se instalará un elemento atenuador de vibraciones (de tipo -20 dB)."</i></p>

N°	Hecho constitutivo de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
		<p>Anexo D – Línea Base Vibraciones, EIA Línea 3 – Etapa 2, Apartado 7.</p> <p><i>“[...] Las medidas de control de vibraciones, serán incorporadas en el diseño de los sistemas de vías, para lo cual se utilizarán los espectros de referencia mostrados anteriormente en cada sector impactado. El diseñador del sistema de mitigación, utilizará los datos espectrales para diseñar la medida de control ajustada a los requerimientos de cada sector. Los diseñadores y fabricantes del sistema de reducción de vibraciones, corresponden a corporaciones internacionales con amplia experiencia en sistemas de rieles y soportes de control de vibración. [...] El ensayo propuesto para verificación preliminar de los sistemas de control, es el método de diferencia de Transferencia de Movilidad, el cual debe realizarse bajo la metodología descrita en la norma ISO 7626-2:1990: “Vibration and shock -- Experimental determination of mechanical mobility -- Part 2: Measurements using single-point translation excitation with an attached vibration exciter.”</i></p>

II. CLASIFICAR, sobre la base de los antecedentes que constan al momento de la emisión del presente acto, la **infracción N° 1 se clasifica como leve, en virtud del numeral 3, del artículo 36**, según el cual son infracciones leves los hechos, actos u omisiones que contravengan cualquier precepto o medida obligatorios y que no constituyan infracción gravísima o grave, de acuerdo con lo previsto en los números anteriores.

Cabe señalar que la letra c), dispone que las infracciones leves podrán ser objeto de amonestación por escrito o multa de hasta mil unidades tributarias anuales.

Sin perjuicio de lo anterior, la clasificación de las infracciones antes mencionadas podrá ser confirmada o modificada en la propuesta de dictamen que establece el artículo 53 de la LO-SMA, en el cual, sobre la base de los antecedentes que consten en el presente expediente, el Fiscal Instructor propondrá la absolucón o sanción que a su juicio corresponda aplicar. Lo anterior, dentro de los rangos establecido en el artículo 39 de la LO-SMA y considerando las circunstancias establecidas en el artículo 40 de la LO-SMA, para la determinación de las sanciones específicas que se estime aplicar.

III. OTORGAR EL CARÁCTER DE INTERESADOS en el presente procedimiento, de acuerdo con el artículo 21 de la Ley N°19.880 a: Manuel Merino Thayer; Junta de Vecinos N° 9, Lynch Sur – Tobalaba, representada por su Presidenta Margarita Orellana; Junta de Vecinos N° 8, Francisco de Villagra, representada por su Presidenta por Nilda Cáceres; Junta de Vecinos N° 6, Larraín Simón Bolívar, representada por Claudia Piracés; Unión Comunal de Juntas de Vecinos de La Reina, representada por su Presidenta María Antonieta Garrido. Se hace presente que las interesadas, Juntas de Vecinos N° 6 y 9, deberán presentar nuevo certificado que acredite la facultad de representación de quien la detente actualmente, en atención a que el plazo de designación de la directiva se encontraría vencido, a la fecha de dictación de esta resolución, según la información que obra en el procedimiento.

IV. SEÑALAR LOS SIGUIENTES PLAZOS Y REGLAS RESPECTO DE LAS NOTIFICACIONES. De conformidad con lo dispuesto en el inciso primero de los artículos 42 y 49 de la LO-SMA, el infractor tendrá un plazo de 10 días hábiles para presentar un programa de cumplimiento y de 15 días hábiles para formular sus descargos, respectivamente, ambos plazos contados desde la notificación del presente acto administrativo.

Las notificaciones de las actuaciones del presente procedimiento administrativo sancionador se harán por carta certificada en el domicilio señalado por el presunto infractor, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 62 de la LO-SMA y en el inciso primero del artículo 46 de la Ley N° 19.880 que establece Bases de los Procedimientos

Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado. Sin perjuicio de lo anterior, esta Superintendencia podrá notificar, cuando lo estime pertinente, en las formas señaladas en los incisos tercero y cuarto del artículo 46 de la Ley N° 19.880.

La empresa y los interesados pueden solicitar a esta Superintendencia que las resoluciones que se emitan durante el presente procedimiento sancionatorio sean notificadas mediante correo electrónico remitido desde la dirección notificaciones@sma.gob.cl. Para lo anterior, deberá realizar dicha solicitud mediante presentación ante la Oficina de Partes, indicando la dirección del correo electrónico al cual propongamos se envíen los actos administrativos que correspondan. Al respecto, cabe señalar que una vez concedida dicha solicitud mediante el pertinente pronunciamiento por esta Superintendencia, las notificaciones se entenderán practicadas el mismo día de su remisión mediante correo electrónico.

V. TÉNGASE PRESENTE que, conforme a lo establecido en la Res. Ex. N° 549/2020, toda presentación de los titulares e interesados en el presente procedimiento sancionatorio debe ser remitida mediante correo electrónico dirigido a la casilla oficinadepartes@sma.gob.cl, en horario de 9:00 a 13:00 horas, indicando el rol del procedimiento sancionatorio al que se encuentra asociado. El archivo adjunto deberá remitirse en formato .pdf, y deberá tener un tamaño máximo de 10 Mb.

VI. TENER PRESENTE EL DEBER DE ASISTENCIA AL CUMPLIMIENTO. De conformidad a lo dispuesto a la letra u) del artículo 3° de la LO-SMA y en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 30, de 20 de agosto de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba Reglamento sobre Programa de Cumplimiento, Autodenuncia y Planes de Reparación, hacemos presente al titular que esta Superintendencia puede proporcionar asistencia a los sujetos regulados sobre los requisitos y criterios para la presentación de un programa de cumplimiento. Para lo anterior, deberá enviar un correo electrónico a: [REDACTED] y [REDACTED]

Asimismo, como una manera de asistir al regulado, la División de Sanción y Cumplimiento de esta SMA definió la estructura metodológica que debiera contener un programa de cumplimiento, especialmente, con relación al plan de acciones y metas y su respectivo plan de seguimiento, para lo cual se desarrolló una guía metodológica que se encuentra disponible en el siguiente sitio web: <https://portal.sma.gob.cl/index.php/portal-regulados/instructivos-y-guias/programa-de-cumplimiento/>

VII. ENTIÉNDASE SUSPENDIDO el plazo para presentar descargos, desde la presentación de un Programa de Cumplimiento, en el caso que así fuese, hasta que se resuelva la aprobación o rechazo del mismo.

VIII. TENER POR INCORPORADOS AL EXPEDIENTE SANCIONATORIO los antecedentes a los que se hace alusión en la presente formulación de cargos. Se hace presente que el acceso por parte de los interesados al expediente físico se realiza por medio de su consulta en las oficinas de esta Superintendencia en el horario de atención de público. Adicionalmente, estos se encuentran disponibles, solo para efectos de transparencia activa, en el sitio web <https://snifa.sma.gob.cl/Sancionatorio>, con excepción de aquellos que por su tamaño o características no puedan ser incorporados al sistema digital, los que estarán disponibles en el expediente físico.

IX. TENER PRESENTE LA OPORTUNIDAD PROCESAL PARA SOLICITAR DILIGENCIAS PROBATORIAS. De conformidad al artículo 50 inciso 2° de la LO-SMA, las diligencias de prueba que la empresa estime necesarias deben ser solicitadas en la oportunidad procesal correspondiente a la presentación de los descargos. Estas diligencias deben ser pertinentes y conducentes, aspectos que serán ponderados por este Fiscal Instructor. Las diligencias solicitadas fuera de la etapa de descargos serán rechazadas, admitiéndose sólo prueba documental presentada en virtud de los artículos 10 y 17 de la Ley N° 19.880, sin perjuicio de las facultades de oficio de las que dispone esta Superintendencia en la instrucción del presente procedimiento.

X. **SOLICITAR**, que los antecedentes que acompañe el Titular a este procedimiento sean remitidos a través de Oficina de Partes, según las reglas de funcionamiento con que ésta opere al momento del envío de la información. Adicionalmente, deberá remitirse dichos antecedentes tanto en sus formatos originales (.kmz, .gpx, .shp, .xls, .doc, .jpg, .dwg, .dxf, entre otros) que permitan la visualización de imágenes y el manejo de datos, como en una copia en PDF (.pdf).

XI. **NOTIFICAR POR CARTA CERTIFICADA**, o por otro de los medios que establece el artículo 46 de la Ley N° 19.880, a Rubén Alvarado Vigar, Representante Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.; Manuel Merino Thayer; Junta de Vecinos N° 6, Larraín Simón Bolívar, representada por su presidenta Claudia Piracés; Junta de Vecinos N° 9, Lynch Sur – Tobalaba, representada por su presidenta Margarita Orellana; Junta de Vecinos N° 8, Francisco de Villagra, representada por su presidenta por Nilda Cáceres; Unión Comunal de Juntas de Vecinos de La Reina, representada por su presidenta María Antonieta Garrido; José Palacios Parra, Alcalde Ilustre Municipalidad de La Reina.

Firmado digitalmente por
Daniel Isaac
Garcés Paredes
Fecha: 2021.03.08
11:04:43 -03'00'



Daniel Garcés Paredes
Fiscal Instructor - Departamento de Sanción y Cumplimiento
Superintendencia del Medio Ambiente

NTR

Carta Certificada:

- Rubén Alvarado Vigar, Representante Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., domiciliado en Avenida Libertador Bernardo O'Higgins 1414, comuna de Santiago, Región Metropolitana.
- Manuel Merino Thayer, domiciliado en [REDACTED], comuna de la Reina, Región Metropolitana.
- Junta de Vecinos N° 6, Larraín Simón Bolívar, representada por su presidenta Claudia Piracés, domiciliada en [REDACTED], comuna de la Reina, Región Metropolitana.
- Junta de Vecinos N° 9, Lynch Sur – Tobalaba, representada por su presidenta Margarita Orellana, domiciliada en calle [REDACTED], comuna de La Reina, Región Metropolitana
- Junta de Vecinos N° 8, Francisco de Villagra, representada por su presidenta por Nilda Cáceres, domiciliada en calle [REDACTED] comuna de la Reina, Región Metropolitana.
- Unión Comunal de Juntas de Vecinos de La Reina, representada por su presidenta María Antonieta Garrido, domiciliada en Avenida [REDACTED], comuna de la Reina, Región Metropolitana.
- José Palacios Parra, Alcalde Ilustre Municipalidad de La Reina, domiciliado en Avenida Fernando Castillo Velasco N° 9925, comuna de La Reina, Región Metropolitana.

C.C.

- Claudia Pastore, Encargada Sección Ciudad y Territorio.
- Pamela Torres, Jefa del Departamento Jurídico.