

**APRUEBA PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO CON
CORRECCIONES DE OFICIO Y SUSPENDE
PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO
EN CONTRA DE ANTOFAGASTA RAILWAY COMPANY
PLC**

RES. EX. N° 5/ROL F-015-2023

Santiago, 15 de febrero de 2024

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, "LOSMA"); 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 Supremo N° 30, del año 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba Reglamento sobre Programas de Cumplimiento, Autodenuncias y Planes de Reparación (en adelante, "D.S. N° 30/2012"); en la Resolución Exenta N° 52, de 12 de enero de 2024, de la Superintendencia del Medio Ambiente que Fija la Organización Interna de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta RA 119123/152/2023, de 30 de octubre de 2023, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que Nombra Jefatura de División de Sanción y Cumplimiento; en la Resolución Exenta N° 349, de 22 de febrero de 2023, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que fija las Reglas de Funcionamiento de Oficina de Partes y Oficina de Transparencia y Participación Ciudadana de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, "Res. Ex. SMA N° 349/2023"); 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 PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO ROL F-015-2023**

1° Por medio de la **Res. Ex. N° 1/Rol F-015-2023**, de 28 de marzo de 2023, la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante e indistintamente, "SMA" o "Superintendencia") procedió a formular cargos en contra de Antofagasta Railway Company PLC (en adelante e indistintamente, "titular", "empresa" o "FCAB"), por haberse constatado hechos constitutivos de infracciones a la Resolución Exenta N° 367, de 21 de octubre de 2009 (en adelante, "RCA N° 367/2009"), de la Comisión Regional del Medio Ambiente de Antofagasta, que calificó ambientalmente favorable el proyecto "Transporte Ferroviario de Ácido Sulfúrico Línea Principal". La formulación de cargos fue notificada personalmente con fecha 29 de marzo de 2023.

2° Con fecha 30 de marzo de 2023, FCAB solicitó la ampliación del plazo para la presentación de programa de cumplimiento (en adelante, "PDC") y descargos, junto con solicitar la notificación por correo electrónico. En esa misma fecha,

Superintendencia del Medio Ambiente, Gobierno de Chile

Sitio web: portal.sma.gob.cl



mediante **Res. Ex. N° 2/Rol F-015-2023** se resolvió dicha presentación otorgando la ampliación de plazo solicitada y teniendo presente las direcciones de correo electrónico para notificaciones. Dicha resolución fue notificada por correo electrónico el mismo día de su dictación.

3° Con fecha 13 de abril de 2023, en virtud del artículo 3 letra u) de la LOSMA, se realizó una reunión de asistencia al cumplimiento por solicitud de la empresa.

4° Con fecha 20 de abril de 2023, y encontrándose dentro de plazo, la empresa presentó un PDC en el presente procedimiento sancionatorio, junto a sus anexos. En dicha oportunidad, la empresa también solicitó la reserva de antecedentes asociados a datos personales de trabajadores, así como la información correspondiente a la operación de vías y carros, que forma parte de su modelo de negocios.

5° Con fecha 17 de julio de 2023, FCAB acompañó antecedentes asociados al análisis de efectos del cargo N° 3 que, atendido los plazos para la presentación del PDC, no había podido adjuntar a esa presentación. En concreto, acompañó el “Informe de resultados de muestreo de suelos para análisis de metales y TCLP según plan de cumplimiento de SMA para FCAB”.

6° Con fecha 18 de julio de 2023, por medio de la **Res. Ex. N° 3/Rol F-015-2023**, se tuvo por presentado el PDC, se acogió parcialmente la reserva de información solicitada por la empresa y se formularon observaciones respecto del PDC presentado. Dicha resolución fue notificada por correo electrónico a la empresa el día 19 de julio de 2023.

7° Con fecha 20 de julio de 2023, FCAB solicitó ampliación de plazo para presentar el PDC refundido dando respuesta a las observaciones formuladas por la SMA. En esa misma fecha, por medio de la **Res. Ex. N° 4/Rol F-015-2023**, se concedió la ampliación de plazo. Luego, esta resolución fue notificada el mismo día de su dictación.

8° Con fecha 27 de julio de 2023, en virtud del artículo 3 letra u) de la LOSMA, se realizó una reunión de asistencia al cumplimiento por solicitud de la empresa.

9° Con fecha 9 de agosto de 2023, FCAB presentó su PDC refundido, acompañando cinco anexos vinculados a cada uno de los cargos. Al respecto, la empresa solicitó la reserva de información en los mismos términos que en la primera presentación, esto es, respecto de los anexos del cargo N° 5 que contienen datos personales de trabajadores y respecto de la información operacional de vías y carros que se acompaña a los Anexos N° 1 y 2 de esta presentación.

10° Con fecha 10 de octubre de 2023 se produjo un evento de desrielo de la línea principal (km 107+340) y posterior derrame de ácidos (reporte de incidente #1035175). Como consecuencia de este incidente, la Oficina Regional de Antofagasta dictó la Res. Ex. AFTA N° 53, de 13 de octubre de 2023, solicitando información a FCAB en relación con las causas y acciones efectuadas como consecuencia del evento.



11° Con fecha 29 de noviembre de 2023, por medio de la carta FCAB-GSDT-101, la empresa dio respuesta al requerimiento de información, indicando que la causa del desrielo se debió a que la línea presentaba defectos en la sujeción (tirafondos), que provocaron el quiebre del riel. Asimismo, indica que los estanques de ácido no cuentan con un sistema de protección en las válvulas de sobrepresión, lo cual dejó expuesta la zona ante eventos que por el impacto generaron fugas de ácido.

12° Se precisa que para la dictación de este acto se tuvo a la vista todos los antecedentes allegados al procedimiento, lo que incluye las presentaciones de la empresa, así como actos de instrucción adicionales a los hitos procedimentales relevados previamente, constando su contenido en la plataforma del Sistema Nacional de Información de Fiscalización Ambiental (en adelante, "SNIFA"), los que serán referenciados en caso de resultar oportuno para el análisis contenido en este acto.

II. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE RESERVA DE INFORMACIÓN

13° En la presentación del PDC refundido de 9 de agosto de 2023, FCAB solicita *"guardar reserva de los documentos y antecedentes entregados en el Anexos del Cargo 5 que contienen datos personales de trabajadores, procediendo a su tachado en la medida en que sean publicados en Snifa, y así como los Anexos de los cargos N° 1 y 2 del PdC Refundido, correspondientes a la información operacional de vías y carros, que forma parte de nuestro modelo de negocio y estrategia competitiva que nos diferencia de las otras empresas transportistas"*. Funda esta solicitud en el artículo 5° de la LOSMA y en el artículo 154 bis del Código Laboral.

14° En relación a la petición de reserva, esta Superintendencia ha sido enfática en sostener que su aplicación es de derecho estricto, considerando que el mandato constitucional para los Órganos de la Administración del Estado es la publicidad y transparencia de todos los actos y resoluciones, así como también sus fundamentos y procedimientos, tal como indica el inciso segundo del artículo 8 de la Constitución Política de la República.

15° De esta manera, cabe observar que el artículo 21 de la Ley N° 20.285 desarrolla las causales de excepción a la publicidad de la información, y, específicamente en su N° 2, establece como fundamento para la aplicación de dicha reserva, el hecho que la publicidad, comunicación o conocimiento de determinados antecedentes"(...) **afecte los derechos de las personas, particularmente tratándose de su seguridad, su salud, la esfera de su vida privada o derechos de carácter comercial o económico"** (énfasis agregado).

16° En razón de lo anterior, el Consejo para la Transparencia ha desarrollado criterios copulativos para la adecuada aplicación de esta causal de reserva¹: (i) la información requerida no debe ser generalmente conocida ni fácilmente accesible para personas introducidas en los círculos en que normalmente se utiliza el tipo de información en cuestión; (ii) la información debe ser objeto de razonables esfuerzos para mantener su secreto (por

¹ Consejo para la Transparencia. Decisión Amparo Rol C363-2014, Considerando 5°; y Decisión Amparo Rol C1362-2011, Considerando 8°, letra b).



ejemplo, que el antecedente presentado contenga una cláusula de confidencialidad o la información no esté publicada en sitios web) y; (iii) el secreto o reserva de la información requerida debe proporcionar a su poseedor una evidente mejora, avance o ventaja competitiva, o que su publicidad pueda afectar significativamente el desenvolvimiento competitivo de su titular (por ejemplo, contratos específicos o cláusulas que escapen de contratos tipos, valores de insumos del giro del negocio², *know how*, derechos de propiedad industrial, etc.).

17° Por lo tanto, toda la información aportada por un sujeto fiscalizado, una vez recibida por la Superintendencia del Medio Ambiente, se presume pública por regla general, y para todos los efectos legales, por obrar en poder de los órganos de la Administración. En este marco, se requiere una adecuada fundamentación por parte de quien solicita una reserva de información amparado bajo esta normativa, que permita determinar la concurrencia de las hipótesis de reserva establecidas en la Ley N° 20.285.

18° Sobre este particular, el Consejo para la Transparencia ha sostenido que la carga de acreditar la concurrencia de alguna de las causales de reserva contempladas en la ley, compete exclusivamente a la parte interesada en la reserva. En efecto, dicho organismo ha señalado que no basta con la simple alegación relativa a que -en la especie- se configuraría una causal de reserva, sino que ésta deberá ser probada por quien la invoca, resultando ello relevante, toda vez que de dicha circunstancia dependerá la extinción del deber de publicar la información. A mayor abundamiento, el Consejo para la Transparencia ha reiterado que no basta invocar la causalidad entre lo que se pide y la causal de reserva respectiva, sino que además debe acreditarse la forma en que se afectaría -en el caso concreto- el debido cumplimiento del órgano, los derechos de las personas, la seguridad de la Nación o el interés nacional, según corresponda.

19° A continuación, se analizará en concreto la concurrencia de la reserva a la petición formulada por la empresa. Así, en primer término, cabe indicar que la solicitud refiere específicamente a los documentos contenidos en el *“los Anexos del Cargo 5 que contienen datos personales de trabajadores”* y a los Anexos de los cargos N° 1 y N° 2 *“correspondientes a la información operacional de vías y carros que forma parte de nuestro modelo de negocio y estrategia competitiva que nos diferencia de las otras empresas transportistas”*.

20° Antes que todo, cabe señalar que la fundamentación de la empresa para solicitar la reserva es sumamente escueta, cuestión que impide un análisis detallado de las causales de reserva. No obstante, se analizará la causal de reserva consagrada en el artículo 21 N° 2 de la Ley N° 20.285, en base a los requisitos descritos anteriormente.

21° En primer lugar, en relación a los anexos del cargo N° 1, referidos a la acción N° 1, solamente se reservará el documento del cargo N° 1

² Consejo para la Transparencia, Decisión Amparo rol A252-2009, cons. 15°: *“la información contenida bajo el título ‘evaluación económica del proyecto’ y aquella contenida bajo el título ‘indicadores económicos’ del mismo, en tanto constituyen una estimación del flujo de caja del proyecto, indicando sus ingresos, egresos y flujo neto durante un determinado período de tiempo, es información que refleja un estudio comercial sobre la viabilidad de la empresa y los riesgos asociados a su desarrollo y, consecuentemente, su conocimiento proporciona al poseedor una ventaja competitiva respecto de otros operadores del mercado, quienes para formular postulaciones como la realizada por el tercero, deberán efectuar un trabajo estimativo similar”*.

Superintendencia del Medio Ambiente, Gobierno de Chile



“Planilla de costos de la acción”. Lo anterior, dado que está asociado a los detalles de la ejecución del Contrato FCAB-009-19 “Servicio de Mantenimiento Infraestructura Ferroviaria”, donde se detallan cada una de las acciones de reparación que se realizaron a propósito del incidente de desrielo de marzo de 2020, indicándose costos, materiales, cuadrillas correctivas utilizadas asociadas a la prestación de servicios o adquisición de bienes en el marco de las labores de reparación del riel.

22° En otras palabras, corresponde a información estratégica relevante para su actividad, por lo que no es fácilmente accesible para personas introducidas en los círculos en que normalmente se utiliza este tipo de antecedentes, porque se refiere a la situación particular de la empresa y su rubro. Luego, al tratarse de información que pudiera incidir en los costos y proveedores de la empresa, y en general, en su situación comercial a futuro, es razonable sostener que respecto de ella se realizan esfuerzos por mantenerla en secreto, en la medida que su divulgación podría proveer a su poseedor de una evidente mejora, avance o ventaja competitiva, o su bien su publicidad podría afectar significativamente el desenvolvimiento competitivo de su titular.

23° De los demás anexos de la acción N° 1, no corresponde otorgar reserva, en base a que no presentan información detallada de costos, de manera que no existe necesidad de desplegar esfuerzos para mantener en reserva esta información, ni su posesión otorga ventaja alguna.

24° En segundo lugar, respecto a los anexos asociados a la acción N° 2, cabe señalar que ellos dan cuenta de la ejecución de la acción de retiro de suelos asociados al derrame de ácidos, a través de medios de verificación de esa acción e indicando, de modo sumamente general, los costos totales de la acción. Por lo tanto, tampoco se estima que sean antecedentes respecto de los cuales su posesión provea de alguna ventaja competitiva a terceros.

25° En tercer lugar, en cuanto a los anexos de la acción N° 3, estas refieren a las planillas donde se registra la frecuencia de mantenciones en distintos sectores de la vía y la descripción de las acciones que se ejecutó a propósito de ellas. Al respecto, más allá de fechas y sectores donde se realizaron las inspecciones y mantenciones, no existen detalles que puedan otorgar alguna ventaja competitiva a terceros.

26° En cuarto lugar, en lo relativo al cargo N° 5, corresponde otorgar la reserva respecto de i) los contratos de trabajo de técnico de mantenimiento de vías y del supervisor de mantenimiento de vías; ii) los datos personales y de la planilla que detalla remuneraciones de los trabajadores y; iii) los datos personales de los trabajadores que se señalan en la planilla “Reporte capacitaciones”. Lo anterior, puesto que ahí se explicitan, además de las remuneraciones, afiliaciones a los sindicatos, vacaciones, licencias tomadas, sueldos, gratificaciones, horas extras, bonos, entre otros. De esta manera, esta información no es fácilmente conocida por la industria, es razonable el despliegue de esfuerzos por mantenerla en reserva y su posesión otorga ventajas tanto a la empresa como a los propios trabajadores.



III. ANÁLISIS DE LOS CRITERIOS DE APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO

27° A continuación, se analizarán los criterios de aprobación establecidos en el artículo 9 del D.S. N° 30/2012, en relación con el programa de cumplimiento propuesto por FCAB.

A. Criterio de integridad

28° El criterio de **integridad** contenido en la letra a), del artículo 9 del D.S. N° 30/2012, indica que el PdC debe contener acciones y metas para **hacerse cargo de todas y cada una de las infracciones en que se ha incurrido, así como también de sus efectos.**

29° El análisis de este criterio radica en dos aspectos. El primero corresponde a que el **PdC contenga acciones y metas que se hagan cargo de todos los hechos infraccionales atribuidos en el presente procedimiento sancionatorio.** Al respecto, se formularon 5 cargos, proponiéndose por parte de la empresa un total de 12 acciones principales, por medio de las cuales se aborda la totalidad de los hechos constitutivos de infracción contenidos en la Res. Ex. N° 1/Rol F-015-2023. De conformidad a lo señalado, sin perjuicio del análisis que se haga respecto a la eficacia de dichas acciones, se tendrá por cumplido este aspecto del criterio de integridad.

30° Por su parte, el segundo aspecto que se analiza en este criterio se refiere a que **el las acciones y metas deben hacerse cargo de los efectos de las infracciones imputadas.** En consecuencia, el primer paso para que las acciones se hagan cargo de los efectos consiste en que el PdC describa adecuadamente los efectos ambientales adversos generados por las infracciones formuladas. A continuación, se analiza el cumplimiento de este aspecto del criterio de integridad, para cada uno de los cargos.

31° En primer lugar, respecto del **cargo N° 1**, consistente en *“Se detectaron fallas en la vía, sin que se realizaran acciones de mantenimiento correctivo con anterioridad al incidente de 31 de marzo de 2020”*, la empresa **reconoce la existencia de efectos sobre el suelo** como consecuencia del derrame de ácido sulfúrico.

32° Al respecto, esta Superintendencia estima que el reconocimiento de efectos es correcto, en la medida que, al momento de la ocurrencia del desrielo, efectivamente se produjo un derrame de ácido sulfúrico que afectó una superficie de suelo de más de 400 m². Lo anterior, fue acreditado en el marco del Informe de Fiscalización DFZ-2020-1395-II-RCA y, particularmente, a partir del reporte de incidente #6748.

33° En segundo lugar, en cuanto al **cargo N° 2**, consistente en *“Mantenimiento de los carros estanque de ácidos no se realiza cada 32.000 km”*, la empresa **descarta la existencia de efectos negativos**, por cuanto las deficiencias en la mantención no se materializaron en un incidente en concreto. En otras palabras, el derrame de ácidos ocurrido el 31 de marzo de 2021 no tuvo relación con el estado de sus carros ni con su frecuencia de mantenimiento, sino que se ocasionó por la rotura del riel, vinculado al cargo N° 1.



34° Al respecto, se estima que el análisis efectuado por la empresa es correcto, atendido que este hecho infraccional no tiene vinculación causal directa con el desrielo que ocasionó el derrame de ácido sulfúrico sobre el suelo. Por lo tanto, esta SMA no identifica que la mantención de carros con una frecuencia distinta de la exigida por la RCA N° 367/2009 haya generado efectos sobre algún componente del medio ambiente.

35° En tercer lugar, respecto al cargo N° 3, donde se imputó *“Realizar análisis de suelos posterior a derrame de ácido sulfúrico de 31 de marzo de 2020 de forma incompleta, atendido que no consideró la concentración de Zinc, Plomo, Arsénico, Cadmio y Mercurio”*, FCAB **descarta la existencia de efectos negativos sobre el suelo**. Lo anterior, se sostiene en la realización de un análisis de la concentración de los parámetros indicados en el cargo en la zona del derrame, comparándolos con puntos de control fuera del sector.

36° Esta Superintendencia estima que el análisis efectuado por la empresa es correcto, atendido lo señalado en el “Informe de resultados de muestreo de suelos para análisis de metales y TCLP según plan de cumplimiento de SMA para FCAB”³. En particular, puesto que se demuestra que la zona afectada por el derrame presenta valores similares en concentraciones de Zinc, Plomo, Arsénico, Cadmio y Mercurio a los detectados en los puntos de control utilizados para dicho análisis.

37° En cuarto lugar, en relación con el cargo N° 4, consistente en *“Ingresar carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta, sin la ocurrencia de contingencias en el ramal Prat-Pampa-Mejillones”*, la empresa **descarta la existencia de efectos sobre la salud de las personas como consecuencia de la infracción**.

38° Por una parte, la empresa releva que la formulación de cargos planteó que no era posible determinar si los carros que ingresaron a la ciudad se encontraban vacíos o no. Sobre esta materia, FCAB da cuenta de antecedentes que acreditan que los carros que ingresaron a Antofagasta se encontraban vacíos, descartando un incremento del riesgo de derrames de ácido en la ciudad.

39° Por otra parte, el titular descarta la existencia de afectaciones provocadas por emisiones de material particulado. En particular, realiza un análisis de la distribución del ingreso de los trenes a la ciudad de Antofagasta, comparándolo con las concentraciones de MP10 y MP2,5 observadas en la estación de calidad del aire Antofagasta⁴, sin que se observe una relación directa entre la cantidad de viajes efectuados semanal o mensualmente con la variación de las concentraciones de dichos contaminantes.

40° Si bien se reconoce que el ingreso de trenes generó un aporte de emisiones, la minuta de efectos de este cargo da cuenta de su baja magnitud. En efecto, se señala que las emisiones serían ocasionadas por la turbulencia generada por el paso del tren, así como la combustión de locomotora, lo cual habría generado aportes totales de 0,04 toneladas de MP10 y 0,01 toneladas de MP2,5 durante los tres años del periodo infraccional. Dichas bajas contribuciones, además, se dan en un contexto donde no se identifica una condición de saturación o latencia de las respectivas normas de calidad del aire. Por lo tanto, esta

³ Apéndice 4 de la minuta de efectos del cargo N° 3.

⁴ <https://sinca.mma.gob.cl/index.php/estacion/index/id/259>.

Superintendencia del Medio Ambiente, Gobierno de Chile



Superintendencia considera adecuado el descarte de efectos planteado por la empresa en relación con este componente ambiental.

41° En relación con el cargo N° 5, este consistió en *“Responder requerimientos de información de manera deficiente, en tanto: a. Se presentó un informe que no corresponde al monitoreo de suelos efectuado como remediación ante el desrielo del 16 de octubre de 2018. b. Se presentó registro de mantenciones preventivas y correctivas de carros, excluyendo aquellos involucrados en el desrielo de 31 de marzo de 2020. c. No se acompañaron medios de verificación suficientes para acreditar el cumplimiento de todas las acciones comprometidas — para minimizar la ocurrencia de incidentes. d. Se presentó un registro de velocidad del tren 207 que omitía la Información correspondiente a la fecha en que ocurrió el desrielo. e. No se indicó el motivo por el cual ingresaron los carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta”*.

42° A su respecto, la empresa **reconoce como efecto negativo el haber entregado información requerida sin aclaraciones o complementos para que la SMA hubiese podido ejercer sus facultades de fiscalización**. De esta manera, dado que efectivamente se detecta una dificultad o detrimento a la potestad fiscalizadora ante la ausencia de la información requerida por esta SMA, se considera adecuado el análisis incorporado por el titular.

43° En suma, se puede sostener que se ha hecho una correcta determinación de efectos por parte del titular, en base a lo cual la empresa ofreció un plan de acciones y metas que tiene como objetivo hacerse cargo de ellos. Por lo tanto, el programa de cumplimiento cumple con la segunda parte del criterio de integridad, esto es, contener acciones y metas que buscan hacerse cargo de los efectos reconocidos.

B. Criterio de eficacia

44° El criterio de **eficacia** contenido en la letra b) del artículo 9 del D.S. N° 30/2012, señala que las acciones y metas del PDC **deben asegurar el cumplimiento de la normativa infringida**, esto es, procurar un retorno al cumplimiento ambiental y la mantención de esa situación. Conjuntamente, el presunto infractor debe **adoptar las medidas para eliminar, o contener y reducir, los efectos negativos de los hechos que constituyen infracciones**. A continuación, se analizará este criterio respecto de cada uno de los cargos imputados, sin perjuicio de las correcciones de oficio que se realizarán en este acto.

B.1. Cargo N° 1

45° El presente hecho infraccional se encuentra tipificado en el artículo 35 literal a) de la LOSMA y consiste en *“Se detectaron fallas en la vía, sin que se realizaran acciones de mantenimiento correctivo con anterioridad al incidente de 31 de marzo de 2020”*. Dicha infracción fue clasificada como grave, conforme al artículo 36 N° 2 literal e) de la LOSMA, por ser de aquellas que *“Incumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental”*.

46° Atendido que la empresa reconoció la existencia de efectos sobre el suelo ocasionados por la infracción, se analizará, por un lado, las



acciones correspondientes a hacerse de ellos y; por el otro, aquellas acciones que tienen como objeto retornar al cumplimiento de la normativa infringida.

a) *Análisis de las acciones para eliminar, o contener y reducir, los efectos que concurren*

47° El efecto ocasionado por esta infracción, según el análisis del criterio de integridad, correspondió a la afectación de una superficie de 400 m² de suelo, como consecuencia del derrame de ácido sulfúrico. Al respecto, la acción que se contempló para hacerse cargo de dicho efecto corresponde a la siguiente:

48° **Acción N° 2 (ejecutada) “Labores de retiro de los suelos afectados por el derrame”**: consistió en la determinación del área afectada, la excavación, retiro y transporte del suelo contaminado por medio de una empresa autorizada y la disposición final de dichos residuos en las dependencias de Hidronor. Por último, se realizaron dos mediciones de contaminantes en el suelo, una con fecha 22 de abril de 2020, donde se determinó que las mediciones de corrosividad en todos los puntos muestreados arrojaron valores bajo valor de detección. Luego, con fecha 2 de mayo de 2023, se complementó dicha medición con una nueva toma de muestras para efectos de analizar los parámetros Arsénico, Cobre, Zinc, Mercurio y Plata, identificándose que la zona afectada presenta valores similares en concentraciones a los puntos de control.

49° La ejecución de esta acción se acredita por medio del “Informe Técnico Control de Derrame FCAB” elaborado por Fosonor, así como los registros en el SIDREP, que acreditan el transporte y disposición de residuos peligrosos con empresas autorizadas, junto con las respectivas cantidades dispuestas. Al mismo tiempo, la ejecución de los monitoreos de suelo que dieron cuenta del estado actual de dicho componente, se acredita por medio de los respectivos informes de laboratorio.

50° Por lo tanto, atendido que se ejecutaron labores de remoción de suelo contaminado y que se acredita que actualmente no es detectable un detrimento del suelo, se puede señalar que el plan de acciones eliminó correctamente el efecto ocasionado por la infracción.

b) *Análisis de las acciones para el retorno al cumplimiento*

51° **Acción N° 1 (ejecutada) “Se ejecuta cambio de riel en el ramal Pampa-Prat en el tramo entre km 16,300 al 16,700”**: correspondió al retiro de la infraestructura dañada, que fue la que ocasionó el desrielo, y su reposición por medio de la instalación de durmientes, riel en curva y componentes de anclaje, sujeciones y guardarriel de seguridad, entre otros. La implementación de estas actividades se acredita mediante registros de control de entrega básica y materiales N° 839, Control de entrega soldaduras N° 077 y Protocolo de Recepción geometría vías N° 484 y N° 483.

52° **Acción N° 3 (en ejecución) “Implementación de vigilancia efectiva y mantención correctiva de la vía férrea”**: consiste en la



inspección visual de vías (duplicando la frecuencia de inspección en curvas), medición de geometría (Krab), inspección de ultrasonido (FILUS-X27), medición de desgaste de riel (Gauge), inspección de pasos peatonales y vehiculares e inspección y lubricación de enlaces. La frecuencia con que se realizarán estas actividades de inspección se detalla en el Anexo del cargo N° 1 “Descripción de vigilancia efectiva de vías”.

53° Luego, para las localidades de Sierra Gorda y Baquedano, que se indicaron en la formulación de cargos como de interés por su cercanía con la vía férrea, se propone un sistema de monitoreo autónomo de interacción entre vehículo y vía, con su sigla en inglés VTI (*Vehicle Track Interaction*). El VTI mide los impactos entre las ruedas y los rieles, juntas eclisadas con fracturas, rieles quebrados, entre otros. Así, cuando se identifica una condición de riesgo, esta se transmite por red celular, correo electrónico y se visualizan en un software propio de ENSCO TrackIT. Estas alertas serán tratadas por el equipo de técnico de mantenimiento en el centro de control ferroviario (TMCC), ingresando al ciclo de programación de inspecciones según tipos de hallazgos que se identifiquen.

54° Adicionalmente, en relación con el nuevo incidente de desrielo del 10 de octubre de 2023, en la carta FCAB-GSDT-101 de 29 de noviembre de 2023, la empresa dio cuenta de acciones comprometidas para evitar la ocurrencia de este tipo de eventos. En efecto, comprometió (i) disminuir la velocidad en las 72 curvas que se han identificado con condiciones similares al evento, mientras no estén revisadas sus sujeciones; (ii) revisar el estado de las sujeciones de las curvas medias y cerradas que presenten características similares a la curva del evento; (iii) generar una inspección periódica de las sujeciones de las curvas que permita identificar el modo de falla del evento y; (iv) implementar un sistema de protección para el soporte de la válvula de sobrepresión de los carros, evitando golpes directos en la misma.

55° Al respecto, atendido que el incidente del 10 de octubre de 2023 se relaciona con el cargo N° 1 -ambos corresponden a la detección y corrección de deficiencias en la vía-, en las correcciones de oficio se solicitará la incorporación de estos compromisos a la acción N° 3 del PDC. Lo anterior, producto de que la falla que ocasionó dicho incidente, esto es, los defectos en la sujeción (tirafondos) no formaba parte de la inspección que periódicamente realiza la empresa.

56° Por lo tanto, se estima que estas acciones permiten el retorno al cumplimiento de la normativa infringida, en la medida que corrigieron el defecto que ocasionó el desrielo, permiten un seguimiento más detallado y ofrecen un robustecimiento del plan de mantención de rieles. Lo anterior, en función de que el plan de acciones ofrece una mayor especificidad de las obligaciones de vigilancia y mantención que lo señalado en el considerando 3.1.5.2.3 de la RCA N° 367/2009.

B.2. Cargo N° 2

57° El presente hecho infraccional se encuentra tipificado en el artículo 35 literal a) de la LOSMA y consiste en “*Mantención de los carros estanque de ácidos no se realiza cada 32.000 km*”. Dicha infracción fue clasificada como grave, conforme al artículo 36 N° 2 literal e) de la LOSMA, por ser de aquellas que “*Incumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental*”.

Superintendencia del Medio Ambiente, Gobierno de Chile

Sitio web: portal.sma.gob.cl



58° Atendido que la empresa descartó correctamente la existencia de efectos sobre el medio ambiente, las acciones que se analizan a continuación tienen como objeto retornar al cumplimiento de la normativa infringida.

a) *Análisis de las acciones para el retorno al cumplimiento*

59° **Acción N° 4 (en ejecución) “Realizar *mantención de carros estanque de ácido cada 32.000 km*”:** propone cumplir con la frecuencia de mantención establecida en la RCA N° 367/2009. Para acreditar el inicio de la ejecución de esta acción, en el Anexo de la acción N° 4 se acompañan las pautas de mantención programada elaboradas desde finales de junio de 2023.

60° Por lo tanto, se estima que esta acción, al proponer la frecuencia de mantención establecida en la RCA N° 367/2009, permite el retorno al cumplimiento de la normativa infringida, sin perjuicio de las correcciones de oficio que se señalarán en la parte resolutive.

B.3. Cargo N° 3

61° El presente hecho infraccional se encuentra tipificado en el artículo 35 literal a) de la LOSMA y consiste en *“Realizar análisis de suelos posterior a derrame de ácido sulfúrico de 31 de marzo de 2020 de forma incompleta, atendido que no consideró la concentración de Zinc, Plomo, Arsénico, Cadmio y Mercurio”*. Dicha infracción fue clasificada como leve, conforme al artículo 36 N° 3 de la LOSMA, por ser de aquellas que *“contravengan cualquier precepto o medida obligatorios y que no constituyan infracción gravísima o grave, de acuerdo con lo previsto en los números anteriores”*.

62° Atendido que la empresa descartó correctamente la existencia de efectos sobre el medio ambiente, las acciones que se analizan a continuación tienen como objeto retornar al cumplimiento de la normativa infringida.

a) *Análisis de las acciones para el retorno al cumplimiento*

63° **Acción N° 5 (ejecutada) “Ejecutar *muestreo y análisis de suelo en el área donde ocurrió el derrame (...)*”:** la empresa efectuó el monitoreo de suelos en el área afectada por el derrame, concluyéndose que no se detecta una concentración de metales distinta de la identificada en los puntos de control. Los resultados de este monitoreo se encuentran en el “Informe de resultados de muestreo de suelos para análisis de metales y TCLP según plan de cumplimiento de SMA para FCAB”, acompañado al Anexo Acción 5.

64° **Acción N° 6 (por ejecutar) “*Capacitaciones de encargados de ejecución de Manual Atención de emergencias ferroviarias y rodoviarias en el transporte de materiales peligrosos y correcta ejecución de monitoreos en caso de derrames*”:** se propone la realización de capacitaciones trimestrales relacionadas con el manual de atención de emergencias ferroviarias y rodoviarias en el transporte de materiales peligrosos,



donde consta la obligación de medición de los parámetros Zn, Pb, As, Cd y Hg en los suelos afectados por derrames.

65° Por lo tanto, se estima que las acciones permiten asegurar el cumplimiento de la normativa infringida. Por un lado, la acción N° 5 da cuenta del correcto muestreo del suelo afectado por el derrame ocurrido el 31 de marzo de 2020. Por otro lado, la acción N° 6 mejora la posición en la que se encuentra la empresa para enfrentar este tipo de contingencias a futuro.

B.4. Cargo N° 4

66° El presente hecho infraccional se encuentra tipificado en el artículo 35 literal a) de la LOSMA y consiste en *“Ingresar carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta, sin la ocurrencia de contingencias en el ramal Prat-Pampa-Mejillones”*. Dicha infracción fue clasificada como grave, conforme al artículo 36 N° 2 literal e) de la LOSMA, por ser de aquellas que *“Incumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental”*.

67° Atendido que la empresa descartó correctamente la existencia de efectos sobre el medio ambiente, las acciones que se analizan a continuación tienen como objeto únicamente retornar al cumplimiento de la normativa infringida.

a) *Análisis de las acciones para el retorno al cumplimiento*

68° **Acción N° 7 (en ejecución) “Restricción del ingreso a la ciudad de Antofagasta de carros vacíos del proyecto”**: corresponde a la implementación de una instrucción operacional a partir de abril de 2023 que permite una visualización, seguimiento y aviso de las autorizaciones de ingreso según la ocurrencia de contingencias. En concreto, FCAB señala que esta instrucción permite que cada viaje de retorno cuente con una visualización de autorización de viajes. El proceso se inicia con la solicitud de VL (vía libre) del Maquinista, quien pide autorización para transitar por el tramo siguiente de su ruta establecida de viaje, la cual considera ramal y estaciones definidas. Ante esto, control de tráfico le otorga la autorización según diseños de ruta del tren y condiciones de la vía. El proceso descrito permite que no ingresen carros vacíos a la ciudad de Antofagasta, salvo para casos de contingencia o para las mantenciones contempladas en el considerando 3.1.5.2.3 de la RCA 367/2009.

69° **Acción N° 8 (por ejecutar) “Elaboración de protocolo de contingencias y reporte de ingreso de carros a Antofagasta”**: el protocolo interno señala como contingencias las siguientes: (i) Condiciones climáticas adversas, tales como precipitaciones y neblina espesa; (ii) Vía tapada o con socavón, por causas tales como sismos o corridas de aguas; (iii) Vía obstruida por causas tales como falla o desrielo de tren o agentes externos (basuras o residuos); (iv) Accidentes viales en cruce a nivel que impiden paso de tren y; (v) Condiciones sociales, tales como protestas en trayecto o bloqueo de rutas o faja ferroviaria. Adicionalmente, el protocolo regulará el ingreso a la ciudad de Antofagasta para actividades de mantención, conforme al considerando 3.1.5.2.3 de la RCA 367/2009.



70° **Acción N° 9 (por ejecutar) “Elaboración de protocolo de contingencias y reporte de ingreso de carros a Antofagasta”:** la empresa propone reportar a través del SSA las contingencias señaladas en el protocolo de la acción N° 8.

71° De esta manera, las acciones propuestas, junto con garantizar que el ingreso de trenes a la ciudad de Antofagasta se registrará por las condiciones dispuestas en la RCA N° 367/2009, permite que los riesgos asociados a esta situación se mantengan dentro de los márgenes tolerados por dicha autorización. Por último, también se robustece el seguimiento de esta obligación por parte de la SMA.

B.5. Cargo N° 5

72° El presente hecho infraccional se encuentra tipificado en el artículo 35 literal j) de la LOSMA y consiste en *“Responder requerimientos de información de manera deficiente, en tanto: a. Se presentó un informe que no corresponde al monitoreo de suelos efectuado como remediación ante el desrielo del 16 de octubre de 2018. b. Se presentó registro de mantenciones preventivas y correctivas de carros, excluyendo aquellos involucrados en el desrielo de 31 de marzo de 2020. c. No se acompañaron medios de verificación suficientes para acreditar el cumplimiento de todas las acciones comprometidas — para minimizar la ocurrencia de incidentes. d. Se presentó un registro de velocidad del tren 207 que omitía la Información correspondiente a la fecha en que ocurrió el desrielo. e. No se indicó el motivo por el cual ingresaron los carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta.”*. Dicha infracción fue clasificada como gravísima, conforme al artículo 36 N° 1 literal e) de la LOSMA, por ser de aquellas que *“Hayan impedido deliberadamente la fiscalización, encubierto una infracción o evitado el ejercicio de las atribuciones de la Superintendencia”*.

73° Atendido que la empresa reconoció la existencia de efectos relacionados con haber impedido el ejercicio de las facultades de fiscalización de la SMA, las acciones que buscan hacerse cargo de los efectos, al mismo tiempo, tienen como objeto retornar al cumplimiento de la normativa infringida. Por esta razón, se analizan en conjunto ambos elementos del artículo 9, literal b) del D.S. N° 30/2012.

a) *Análisis de las acciones para eliminar, o contener y reducir, los efectos que concurren; y para el retorno al cumplimiento*

74° **Acción N° 10 (ejecutada), “Entrega de la información en relación al cargo N° 5”:** la empresa recopiló los antecedentes que se entregaron deficientemente y los reportó en el marco de esta acción: (a) Se acompaña el informe final de resultados y análisis comprometidos asociados al desrielo de ácido sulfúrico de 16 de octubre de 2018; (b) Se entrega información de mantención preventiva y correctiva de los carros del tren 207, involucrados en el desrielo de 31 de marzo de 2020; (c) Se acredita la ejecución de las medidas comprometidas en la Tabla 2 de la Carta FCAB-GSDT-016/2020, asociadas a los compromisos para minimizar la ocurrencia de accidentes; (d) Se acompaña la presentación en formato Excel con el registro de velocidades completo (según frecuencia del registro del GPS del convoy) del tren 207, conforme el incidente de 2020; (e) Se acompaña el motivo e información detallada junto con las



contingencias o mantenciones en su caso, por las cuales ingresaron carros estanques de ácido a la ciudad de Antofagasta.

75° **Acción N° 11 (por ejecutar), “Elaborar un protocolo que refuerce entrega de información a la autoridad”:** propone la elaboración de un protocolo para reforzar la forma de entrega de información a la autoridad, definiendo roles, procedimientos y forma de comunicación.

76° Por lo tanto, se estima que las acciones permiten asegurar el cumplimiento de la normativa infringida y hacerse cargo de los efectos reconocidos. Lo anterior, puesto que el titular acompañó la información que no fue entregada en su momento y, analizada por la SMA, se puede dar conformidad en relación con los antecedentes que ahí se acompañan.

C. Criterio de verificabilidad

77° El criterio de **verificabilidad** está detallado en la letra c) del artículo 9 del D.S. N° 30/2012, y exige que las acciones y metas del PDC contemplen mecanismos que permitan acreditar su cumplimiento, por lo que el titular debe incorporar para todas las acciones medios de verificación idóneos y suficientes que permitan evaluar la correcta ejecución de cada acción propuesta.

78° En este punto, el programa de cumplimiento incorpora medios de verificación que se consideran idóneos y suficientes, aportando información exacta y relevante, que permitirán evaluar el cumplimiento de cada una de las acciones propuestas. Se hace presente que los distintos medios de verificación, indicados para cada reporte, guardan armonía y sentido con los indicadores de cumplimiento respectivos.

D. Sistema de Seguimiento de Programa de Cumplimiento (SPDC)

79° Por último, el programa de cumplimiento compromete una acción vinculada al SPDC, consistente en “Informar a la SMA los reportes y medios de verificación que acrediten la ejecución de las acciones comprendidas en el programa de cumplimiento a través de los sistemas digitales que se dispongan al efecto para implementar el SPDC” (**acción N° 12, por ejecutar**).

E. Otras consideraciones asociadas al artículo 9 del D.S. N° 30/2012

80° El inciso segundo del artículo 9 del D.S. N° 30/2012, dispone que “[e]n ningún caso se aprobarán programas de cumplimiento por medio de los cuales el infractor intente eludir su responsabilidad, aprovecharse de una infracción, o bien, que sean manifiestamente dilatorios”.

81° En relación con este punto, no existen antecedentes que permitan sostener que FCAB, mediante el instrumento presentado, intente eludir su responsabilidad o aprovecharse de su infracción. Tampoco se considera que los plazos propuestos para la ejecución de las acciones consideradas resulten dilatorios.

Superintendencia del Medio Ambiente, Gobierno de Chile

Sitio web: portal.sma.gob.cl



IV. CORRECCIONES DE OFICIO AL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO

A. Correcciones de oficio generales

82° Todas las acciones deben incorporar en su reporte inicial (cuando están ejecutadas) y en su reporte final (cuando están en ejecución o son por ejecutar) un medio de verificación adicional consistente en *“Informe que acredite los costos incurridos para la ejecución de la acción, acompañando y referenciando las respectivas boletas o facturas asociadas”*.

B. Correcciones de oficio específicas

83° En la forma de implementación de la acción N° 3 se debe incorporar las medidas comprometidas en la carta FCAB-GSDT-101 de 29 de noviembre de 2023, esto es, (i) disminuir la velocidad en las 72 curvas que se han identificado con condiciones similares al evento, mientras no estén revisadas sus sujeciones; (ii) revisar el estado de las sujeciones de las curvas medias y cerradas que presenten características similares a la curva del evento; (iii) generar una inspección periódica de las sujeciones de las curvas que permita identificar el modo de falla del evento y; (iv) implementar un sistema de protección para el soporte de la válvula de sobrepresión de los carros, evitando golpes directos en la misma.

84° En la acción N° 4 se debe modificar la fecha de inicio y plazo de ejecución, ya que los antecedentes acompañados por el titular al Anexo Acción 4 dan cuenta que las mantenciones con la frecuencia exigida en la RCA N° 367/2009 no habrían iniciado en mayo de 2023. A mayor abundamiento, la información entregada a propósito del desrielo de octubre de 2023 da cuenta que, en ese momento, no todos los carros se encontraban con mantenciones efectuadas antes de 32.000 km. Por lo tanto, esta acción deberá modificar su plazo de ejecución desde la fecha en que efectivamente se haya iniciado la nueva frecuencia de mantención hasta el mes de agosto de 2024, lo cual coincidiría con la planificación del Anexo Acción 4 “Planilla Catastro de Carros y Mantenciones”, según lo señalado en la hoja “Proyección 32.000 km”.

85° Respecto del Plan de seguimiento de acciones, el titular debe actualizar el cronograma del PDC, de manera que se ajuste a las correcciones de oficio efectuadas.

V. DECISIÓN EN RELACIÓN CON EL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO

86° Conforme a lo establecido en el artículo 9, inciso final del D.S. N° 30/2012, *“La Superintendencia se pronunciará respecto al programa de cumplimiento y notificará su decisión al infractor. En caso de ser favorable, la resolución establecerá los plazos dentro de los cuales deberá ejecutarse el programa y, asimismo, deberá disponer la suspensión del procedimiento administrativo sancionatorio. En caso contrario, se proseguirá con dicho procedimiento”*.



87° En atención a lo expuesto en los considerandos previos de este acto, el instrumento presentado satisface los criterios de aprobación de un programa de cumplimiento, cuyo plazo se fijará en la parte resolutive de este acto, procediéndose a la suspensión del procedimiento sancionatorio en su contra.

RESUELVO:

I. APROBAR el Programa de Cumplimiento presentado por Antofagasta Railway Company PLC, con fecha 9 de agosto de 2023, en relación con las infracciones al artículo 35 literal a) y literal j) de la LOSMA.

II. CORREGIR DE OFICIO el programa de cumplimiento, en los términos señalados en este acto.

III. DECRETAR LA RESERVA PARCIAL DE LA DOCUMENTACIÓN, específicamente de los documentos señalados y por las razones indicadas en este acto, y en virtud de lo dispuesto en los artículos 6° de la LO-SMA y 21 N° 2 de la Ley N° 20.285.

IV. SUSPENDER el procedimiento administrativo sancionatorio Rol F-015-2023, el cual podrá reiniciarse en cualquier momento en caso de incumplirse las obligaciones contraídas en el programa de cumplimiento, en virtud del artículo 42 de la LOSMA.

V. SEÑALAR que Antofagasta Railway Company PLC, deberá cargar el programa de cumplimiento incorporando las correcciones de oficio indicadas previamente, en la plataforma electrónica del “Sistema de Seguimiento de Programas de Cumplimiento” (SPDC) creada mediante la Resolución Exenta N° 166, de 8 de febrero de 2018 (en adelante, “Res. Ex. N° 166/2018”), de la Superintendencia del Medio Ambiente, dentro del plazo de 10 días hábiles contados desde la notificación del presente acto, y teniendo en consideración la Resolución Exenta N° 2.129, de 26 de octubre de 2020, por la que se entregan instrucciones de registro de titulares y activación de clave única para el reporte electrónico de obligaciones y compromisos a la Superintendencia del Medio Ambiente. Esta carga será considerada como un antecedente de la ejecución satisfactoria o insatisfactoria del programa de cumplimiento. Adicionalmente, se hace presente que dicha plataforma es el medio único y obligatorio para la recepción, gestión y seguimiento de los reportes que deban realizar los titulares de programas de cumplimientos aprobados por la SMA.

VI. HACER PRESENTE que Antofagasta Railway Company PLC deberá emplear la clave de acceso para operar en los sistemas digitales de la Superintendencia, si ya estuviere en posesión de ella, o –en caso contrario–solicitarla en la Oficina de Transparencia y Participación Ciudadana dentro del plazo de 5 días hábiles. Conforme con lo



dispuesto en los artículos 6° y 7° de la Res. Ex. N° 166/2018, este plazo se computará desde la fecha de notificación de la resolución que apruebe el programa de cumplimiento.

VII. INCORPORAR al presente procedimiento el reporte de incidente #1035175, la Res. Ex. AFTA N° 53, de 13 de octubre de 2023 y los antecedentes acompañados a la carta FCAB-GSDT-101 de 29 de noviembre de 2023.

VIII. SEÑALAR que, de conformidad a lo informado por la Antofagasta Railway Company PLC, los costos asociados a las acciones que forman parte del programa de cumplimiento aprobado ascenderían a **\$432.845.200** pesos chilenos. Sin embargo, dicha suma se ajustará en su oportunidad, atendiendo a los costos en que efectivamente se incurra en el programa de cumplimiento, lo que deberán ser acreditados junto a la presentación del reporte final.

IX. DERIVAR el presente programa de cumplimiento a la División de Fiscalización y a la Oficina Regional de Antofagasta para que procedan a fiscalizar el efectivo cumplimiento de sus obligaciones.

X. HACER PRESENTE a Antofagasta Railway Company PLC, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del D.S. N° 30/2012 MMA, este instrumento será fiscalizado por esta Superintendencia y que, **en caso de incumplirse las obligaciones contraídas en él, se reiniciará el procedimiento administrativo sancionatorio Rol F-015-2023, pudiendo aplicarse hasta el doble de la multa que corresponda a la infracción original**, considerándose, en dicho caso, el nivel de cumplimiento para determinar la sanción específica.

XI. SEÑALAR que a partir de la fecha de notificación del presente acto administrativo se entiende vigente el programa de cumplimiento, por lo que el plazo de ejecución de las acciones en él contenidas deberá contarse desde dicha fecha.

XII. HACER PRESENTE que en virtud del artículo 42 inciso segundo de la LOSMA, el plazo total fijado por esta Superintendencia para las acciones del programa de cumplimiento es de **6 meses**, en virtud de la corrección de oficio de la acción N° 4. Por su parte, el plazo de término del programa de cumplimiento corresponde a la fecha del reporte final, y para efectos de la carga de antecedentes en el SPDC, deberá hacerse en el plazo de 20 días hábiles desde la finalización de la acción de más larga data.

XIII. RECURSOS QUE PROCEDEN EN CONTRA DE ESTA RESOLUCIÓN. De conformidad a lo establecido en el Párrafo 4° del Título III de la LOSMA, en contra de la presente resolución procede reclamo de ilegalidad ante el Tribunal Ambiental, dentro del plazo de 15 días hábiles, contado desde la notificación de la presente resolución, así como los recursos establecidos en el Capítulo IV de la Ley N° 19.880 que resulten procedentes.

XIV. NOTIFICAR POR CORREO ELECTRÓNICO a Antofagasta Railway Company PLC, a las casillas señaladas para dichos efectos.





Daniel Garcés Paredes
Jefe de la División de Sanción y Cumplimiento
Superintendencia del Medio Ambiente

IMM/LMP/IBR

Correo electrónico:

- Antofagasta Railway Company PLC, a las casillas [REDACTED]

C.C.:

- División de Fiscalización.
- Oficina Regional de Antofagasta de la SMA.

