

Santiago, 18 de octubre de 2018

MAT: Téngase presente

ANT: Of. Ord. D.E N° 181105/2018 SEA

REF: Expediente Sancionatorio D-039-2016
(Fiscal instructor don Gonzalo Parot Hillmel)

Señor

Cristián Franz Thorud

Superintendente del Medio Ambiente

Presente

Estimado Señor Superintendente:

Junto con saludar, las suscritas, Valentina Durán Medina y María Nora González Jaraquemada, en la representación que detentamos y la calidad de interesadas, nos dirigimos a usted para realizar observaciones al Of. Ord. D.E N° 181105/2018, evacuado por el Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante SEA) con fecha 2 de agosto de 2018 y que fue incorporado al expediente administrativo D-039-2018 mediante la Res. Ex. N° 13 de fecha 10 de septiembre de 2018, y hacer presente algunas reflexiones complementarias a nuestras denuncias y presentaciones previas.

Para facilitar la lectura acompañamos una tabla de contenido de nuestra presentación.



TABLA DE CONTENIDO

I.	<i>Antecedentes.....</i>	3
II.	<i>Respecto de los errores de hecho y de derecho del informe del SEA</i>	4
	1. El SEA se contradice con su propia RCA N°373/2013,	4
	2. El SEA se contradice con la propia resolución de pertinencia que cita en su informe.....	5
	3. El informe del SEA se excede en responder a la pregunta planteada por la SMA.....	6
	4. El informe del SEA pretende dar por evaluados ambientalmente aspectos y obras del proyecto que no fueron parte de este, ni menos, objeto de evaluación ambiental.	7
III.	<i>El informe del SEA no es vinculante para la SMA.....</i>	8
	1. Ni la Ley 20.417 ni la Ley 19.300 y su historia, ni el RSEIA señalan norma expresa que señale que el informe solicitado al SEA es vinculante para la SMA ..	8
	2. La Ley 19.880 señala expresamente que los informes serán facultativos para la SMA.....	10
IV.	<i>El proyecto genera los efectos del art. 11 LGBMA y por lo tanto debió ingresar por EIA</i>	12
	1. Presencia de efectos que generan riesgos para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o ruidos	12
	2. Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vidas y costumbres de grupos humanos.....	13
IV.	<i>Consideraciones finales sobre el fraccionamiento cometido por EFE y la conducta negligente del SEA al aprobar dicho actuar.</i>	15
V.	<i>Celeridad y acceso a la justicia</i>	18
VI.	<i>Petitorio</i>	20

I. ANTECEDENTES

Durante el procedimiento sancionatorio por fraccionamiento en contra de Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante EFE), esta Superintendencia dictó Res. Ex. N° 8, de fecha 25 de septiembre de 2017, la cual en su considerando noveno solicitó al Servicio de Evaluación Ambiental informar si, en caso de que los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" del Proyecto "Rancagua Express", de EFE, conformaren un sólo proyecto que no hubiere sido dividido, estaría obligado o no a ingresar al Sistema de Impacto de Ambiental (en adelante SEIA), de conformidad al art. 10 letra e) de la Ley N°19.300, y el art. 3 letra e) del reglamento de la ley 19.300 (en adelante RSEIA)

Por Of. Ord. D.E N° 181105/2018, luego de largos 10 meses y 5 días, y de nuestras insistencias, por escrito de fecha 19 junio de 2017, así como sendos oficios parlamentarios haciendo presente la demora, excediendo todos los plazos previstos en la Ley 19.880, el SEA finalmente evacuó el referido informe, el 02 de agosto de 2018, concluyendo que la consideración conjunta de los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" del Proyecto "Rancagua Express", no obliga a ingresar al SEIA. Para llegar a dicha conclusión, el Servicio argumenta lo siguiente:

- a. Pese a lo declarado por el Titular en cuanto a que la DIA se referiría solo al subproyecto "Mejoramiento Integral", en la presentación del proyecto también se refiere al Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" y por lo tanto en el procedimiento de evaluación que dio lugar a la RCA N°373/2013, también se evaluaron los impactos de dicho subproyecto.
- b. De manera posterior a la RCA N°373/2013 el Titular ingresó una consulta de pertinencia, con fecha 25 de junio de 2015, para un proyecto destinado a modificar el proyecto calificado por la RCA N°373/2013, y ante ello, el SEA consideró que no eran cambios de consideración y por lo tanto no tenía que ingresar al SEIA.
- c. Considerados en conjunto, los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" sí serían una modificación que constituye un cambio de consideración, en los términos del art. 2º letra g) del RSEIA, pero que su ingreso al SEIA ya se cumplió con la presentación de la DIA de "Mejoramiento Integral" y por lo tanto "carece de motivo exigir al Titular un nuevo ingreso al SEIA".

Así las cosas, mediante el presente escrito, argumentaremos cómo las observaciones al informe del SEA apuntan al fondo de este, en cuanto se contradice con la propia evaluación ambiental del proyecto en cuestión, con su propia decisión en la pertinencia y es errado en la interpretación de la RCA N°373/2013. Finalmente, haremos ver la falta de vinculatoriedad del informe del SEA con respecto a la decisión final que debe tomar la Superintendencia y algunas consideraciones sobre la falta de celeridad y excesiva demora de este procedimiento sancionatorio originado en denuncias del mes de julio de 2013. .

II. RESPECTO DE LOS ERRORES DE HECHO Y DE DERECHO DEL INFORME DEL SEA

1. El SEA se contradice con su propia RCA N°373/2013,

La propia RCA N°373/2013 que califica como favorable el Subproyecto "Mejoramiento Integral", descarta la opción de que también se haya evaluado el Subproyecto "Seguridad y Confinamiento".

En primer lugar, el SEA argumenta en su informe que tanto el Subproyecto "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" fueron evaluados en el proceso que dio origen a la RCA N°373/2013. Sin embargo, en la misma RCA N° 373/2013 que cita, específicamente en el considerando 4.3, al momento de evaluar técnicamente las observaciones ciudadanas el SEA considera que *"Finalmente, en relación a la 'pasarela peatonal', cabe señalar que la construcción de pasos desnivelados (peatonales y vehiculares) forman parte del subproyecto 'Seguridad y Confinamiento' (desarrollado por EFE). Este último es distinto del Proyecto 'Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria', y por ende no se encuentra sujeto al presente proceso de evaluación ambiental"*.

La misma idea, de que el subproyecto 'Seguridad y Confinamiento' no se encuentra sometido a la evaluación dentro de la cual se pronuncia la RCA 373/2013, se repite en el considerando 4.10.

La contradicción se verifica al constatar el hecho de que no es posible afirmar por un lado que el Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" ya fue evaluado, y que por otro lado la misma RCA de dicha evaluación considere que el mismo subproyecto "Seguridad y Confinamiento" no se encontró sujeto al proceso de evaluación. Esta situación nos lleva a una única conclusión posible, la cual consiste en que si el subproyecto "Seguridad y Confinamiento" no se "encontró sujeto al proceso de evaluación ambiental" entonces claramente puede colegirse que sus efectos e impactos no pudieron ser ponderados.

En definitiva, lo que sostenemos es que el SEA no puede usar a su conveniencia el argumento relativo a que la evaluación del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" incluyó la del subproyecto "Mejoramiento Integral", ya que cuando se le solicitó pronunciarse respecto de las observaciones ciudadanas señaló que el subproyecto mencionado, al igual que el subproyecto "renovación del material de flota rodante" no estaba siendo objeto de evaluación, y ahora, cuando discutimos el fraccionamiento del Masterplan Rancagua Express, la Autoridad señala en cambio que dichos subproyectos ya fueron analizados en conjunto.

El actuar recién señalado es ampliamente reprochable por su falta de ética, inconsistente y grave, si se observa la estrategia y defensa que ha sostenido el SEA en el marco de las reclamaciones y recursos relativos al proyecto Rancagua Express, y significa en la práctica levantar una nueva barrera de acceso a la participación y la justicia ambiental

para los observantes PAC, debido a que se les privó de la consideración de sus observaciones relativas a ciertos aspectos del proyecto original, debido a que supuestamente las pasarelas y pasos desnivelados no eran parte de la evaluación y ahora, cuando se cuestiona que dichas obras debieron ingresar al SEIA, se les señala a los denunciantes -algunos de quienes fueron también observantes PAC- que las obras ya se encuentran evaluadas.

De esta manera, este actuar discordante es razón suficiente para que esta Superintendencia desestime el contenido del informe y resuelva sancionar el fraccionamiento y requerir el correcto ingreso de los Subproyectos al SEIA.

2. El SEA se contradice con la propia resolución de pertinencia que cita en su informe.

El SEA, cita como antecedente la consulta de pertinencia que realizó el Titular con fecha 25 de junio de 2015, sobre el ingreso de un proyecto destinado a modificar el proyecto "Mejoramiento Integral" calificado como favorable por la RCA N°373/2013. Con fecha 5 de octubre de 2015 la Dirección Ejecutiva del SEA se pronunció mediante la Res.Ex. 1323/2015, indicando que los cambios propuestos no eran un cambio de consideración al proyecto original "Mejoramiento Integral", por lo que no estaba obligado a ingresar al SEIA.

En primer lugar, hay que hacer ver que las obras consultadas en dicha pertinencia no son parte ni del Subproyecto "Mejoramiento Integral" ni del Subproyecto "Seguridad y Confinamiento". Las obras consultadas son la construcción de una nueva Estación "Cinco Pinos" y la ampliación de Capacidad de la Subestación Lo Espejo y la entrada de ellas al SEIA no se relaciona con la discusión sobre fraccionamiento vertida en este procedimiento administrativo. Sin perjuicio de ello, la resolución que resuelve la consulta de pertinencia si da luces respecto a la tesis que ha sido planteada por esta parte desde un principio: que "Seguridad y Confinamiento" no fue evaluada en conjunto a "Mejoramiento Integral". Además, muestra la constante contradicción del SEA en su interpretación de la RCA N°373/2013.

En lo relevante, para llegar a la conclusión de que el subproyecto consultado no debía ingresar al SEIA, en el considerando número 2 de dicha Resolución, se menciona que el proyecto "DIA Mejoramiento integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua" contempla la construcción de líneas férreas, el mejoramiento de estaciones, implantación de cocheras, mantenimiento y renovación de la flota de trenes. Sin embargo, ninguna de dichas obras corresponde al Subproyecto de "Seguridad y confinamiento". Es decir, el propio SEA considera que ninguna obra de "Seguridad y Confinamiento" está incluida en la RCA N°373/2013.

Por lo tanto, si no hay nada en la RCA respecto a pasarelas y desnivelamientos de pasos vehiculares y peatonales en la aprobación ambiental culminada en la RCA N°373/2013, solo es posible concluir que fue imposible su evaluación en dicho proceso. Por el

contrario, en el llamado "informe sobre elusión" del SEA plantea que estas obras ya fueron aprobadas por la mencionada RCA, pero tal como vimos en su misma Resolución Exenta N°1323/2015 del 5 de octubre de 2015, dicha posibilidad no es viable, ya que la RCA N° 373/2013 nunca contempló la construcción de obras relacionadas al Subproyecto "Seguridad y Confinamiento, obras que según el mismo Titular, en el apartado 2.1 de la DIA con la cual ingresaron el único subproyecto evaluado, corresponden a "desnivelar la totalidad de los pasos vehiculares existentes, así como construir un conjunto de desniveles peatonales"

El actuar del SEA a través del tiempo demuestra una conducta contradictoria y vacilante al interpretar la Resolución de Calificación Ambiental N° 373/2013. Para la pertinencia de ingreso no incluyó obras de Seguridad y Confinamiento, pero, inexplicablemente, para el informe sobre elusión si las incluyó. Ambas afirmaciones son contradictorias entre sí y muestran que el informe requerido por la Superintendencia del Medioambiente no da cuenta efectiva de la evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral", el cual no incluyó la evaluación de los impactos de las obras sobre "Seguridad y Confinamiento".

3. El informe del SEA se excede en responder a la pregunta planteada por la SMA

Antes que todo, vale la pena recordar cuál fue la pregunta formulada por la SMA y dirigida al SEA, la cual señala lo siguiente:

"Específicamente, se solicita al SEA informar si, en caso que los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" del proyecto Rancagua Express conformaren un solo proyecto que no hubiere sido dividido, estaría obligado o no a ingresar al SEIA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 letra e) de la Ley N°19.300, y en el artículo 31 letra e) del Decreto Supremo N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente".

El informe del SEA afirma que considerados en conjunto los subproyectos sí constituyen *cambios de consideración* respecto al proyecto original en los términos definidos en el art. 2º letra g) del RSEIA.

De ser correcta, dicha afirmación implica, entonces, que ambos proyectos debieron ingresar conjuntamente al SEIA, en función del art. 8 de la LBGMA. Hasta esta afirmación, el SEA responde a la solicitud de pronunciamiento que realizó la SMA en la Res. Ex. N°8, en tanto especifica que lo consultado es la posibilidad de ingreso al SEIA bajo los arts. 10 letra e) de la ley 19.300, de los subproyectos considerados en conjunto.

No obstante, los análisis posteriores efectuados por el SEA se exceden de lo pedido por la SMA, la cual es, por lo demás, la única institución competente para calificar el fraccionamiento dispuesto en el artículo 11 bis de la Ley 19.300 y por lo tanto, solo ella puede fiscalizar y sancionar un subproyecto relacionado al subproyecto "Mejoramiento Integral", que eludió el SEIA y cuyos impactos no fueron evaluados, tal como ocurre en este caso en particular.

A mayor abundamiento, hacemos presente que durante los alegatos de la causa R-35-2014 (la que acumula las causas R-37-2014 y R-60-2015, seguidas antes el Segundo Tribunal Ambiental, que versaban sobre las reclamaciones en contra de la RCA N°373/2013, que aprobó el proyecto “Mejoramiento Integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago- Rancagua” de EFE), realizados el miércoles 25 de marzo de 2015, el SEA, a través de su abogado don Javier Naranjo, declaró expresamente que la competencia exclusiva para pronunciarse sobre el fraccionamiento es de la SMA, y no del SEA, ni de los Tribunales Ambientales¹. Sin embargo, a pesar de dichas declaraciones, en el ya referido informe, el SEA señala que, como ya se habría cumplido con la evaluación conjunta de ambos subproyectos “carece de motivo exigir al Titular un nuevo ingreso al SEIA”. Sin embargo, dicha decisión, en un contexto en que se discute el fraccionamiento, corresponde exclusivamente a esta Superintendencia y no al SEA, como él mismo ha expresado anteriormente.

Por lo anterior, se excede el SEA, al señalar que no existe motivo para exigir al Titular el correcto ingreso de los Subproyectos al SEIA. Del mismo modo se excede al mencionar las causas judiciales que se encuentran pendientes en el Tribunal Ambiental y la Corte Suprema para hacer aplicable el art. 54 de la LBPA, ya que dichas reclamaciones no tienen la misma pretensión que lo discutido en este procedimiento sancionatorio.

4. El informe del SEA pretende dar por evaluados ambientalmente aspectos y obras del proyecto que no fueron parte de este, ni menos, objeto de evaluación ambiental.

Otro de los aspectos en los cuales el Informe evacuado por el SEA es criticable, es la afirmación de que los Subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” fueron evaluados en conjunto porque el Titular se refiere a “Seguridad y Confinamiento en el numeral 2.1 de la misma DIA y en el anexo 7.3 de la misma Declaración.

Sin embargo, es evidente que la referencia que hace el Titular a “Seguridad y Confinamiento” no se hace en el nivel de detalle que requiere una DIA para ser evaluada, conforme a lo mandado por el artículo 12 bis de la Ley 19.300, ni en su especificación correspondiente en el RSEIA. Así, dichas referencias no pueden entenderse como una “Evaluación ambiental” conforme a los estándares impuestos por el legislador para regular dicho procedimiento, ya que los proyectos se evalúan a través de Estudios de Impacto Ambiental o Declaraciones de Impacto Ambiental y los Anexos (que no son el cuerpo de la DIA) y las explicaciones del contexto del proyecto (como lo es el apartado 2.1 de la DIA) solo vienen a complementar información que se debe contener en el cuerpo de la DIA, cuestión que, como se sabe, nunca realizó EFE

¹ Minuto 28:30 en delante del alegato del abogado del SEA, Javier Naranjo. Disponible en el siguiente link: <https://www.youtube.com/watch?v=n2gwWYRHZDQ>

Es justamente para hacer frente a situaciones como la que se describe, es decir, que una DIA no contenga todos los antecedentes necesarios para un correcto pronunciamiento fundado por parte del SEA, que el procedimiento de evaluación ambiental contempla la posibilidad de que el SEA resuelva la inadmisibilidad de la Declaración, el término anticipado del procedimiento, o que subsane la falta de información mediante aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones.

En el caso en especie el SEA elaboró el ICSARA, donde en forma explícita se preguntó al titular qué subproyectos hacía referencia la DIA presentada por EFE. Esto, porque el mismo apartado 2.1 de la DIA señala que “en forma complementaria se describen **parte de las obras** del Subproyecto de Seguridad y Confinamiento”. El mismo Titular declara que solo se describe parte de las obras y no la totalidad de ellas. Por lo tanto, hay partes del Subproyecto de Seguridad y Confinamiento que no se mencionan en la DIA y por ende con mayor razón no han sido evaluadas.

Ejemplo de esto es que la RCA N°373/2013 sólo menciona las pasarelas, cuando la misma ADENDA del titular hace referencia a que las principales obras de “Seguridad y Confinamiento” son la desnivelación de los pasos vehiculares y peatonales, el cierre de la faja vía, obras asociadas como expropiaciones y modificación de servicios, un poliducto, obras menores de saneamiento y finalmente, otras obras. Por lo tanto, dicha mención a “obras” no implica una evaluación ambiental, ni menos la consideración de consecuencias ambientales, ya que las obras fueron meramente mencionadas por el Titular y no fueron descritas lo que explica porque no fueron parte del procedimiento ambiental.

III. EL INFORME DEL SEA NO ES VINCULANTE PARA LA SMA

Sobre este punto, es necesario puntualizar que el informe del SEA no es vinculante respecto de la facultad de la SMA de requerir al Titular de un proyecto ingresarlo adecuadamente al SEIA, básicamente por las siguientes razones:

1. Ni la Ley 20.417 ni la Ley 19.300 y su historia, ni el RSEIA señalan norma expresa que señale que el informe solicitado al SEA es vinculante para la SMA

El artículo 11 bis de la Ley 19.300 señala que:

“Artículo 11 bis: Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el 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.”

Queda claro, al tenor literal de la norma, que el requerimiento del Informe del SEA es un requisito necesario para que la Superintendencia del Medioambiente pueda requerir al

proponente que ingrese adecuadamente al sistema. No obstante lo anterior, también queda claro de la lectura de la norma citada, que el contenido del informe realizado por el SEA no es vinculante para el requerimiento de ingreso correcto al SEIA, puesto que si el legislador hubiera querido que el informe en cuestión tuviera ese alcance y su contenido determinara el actuar de la Superintendencia, habría elegido una redacción de la norma en ese sentido, estipulando que el informe del SEA debe ser favorable en señalar que se debió haber ingresado.

En ese sentido, la norma del artículo 11 bis de la Ley 19.300 es clara al señalar que **el requisito para el requerimiento de ingreso adecuado al Sistema es la solicitud del informe y no sus resultados o contenido**. Esta cuestión se encuentra recogida también en el artículo 14 del RSEIA, el cual reitera la norma del artículo 11 bis de la Ley 19.300, señalando:

“Artículo 14.- Desarrollo de proyectos o actividades por etapas. Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Corresponderá a la Superintendencia determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente el ingreso adecuado, previo informe del Servicio.”

Por su parte, el artículo 3° letra i) de la Ley 20.417 reitera y refrenda la interpretación que hemos dado respecto de la vinculatoriedad del informe del SEA, señalando que:

“Artículo 3°.- La superintendencia tendrá las siguientes funciones y atribuciones: i) Requerir, previo informe del Servicio de Evaluación, mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de proyectos o actividades que conforme al artículo 10 de la ley N°19.300, debieron someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y no cuenten con una Resolución de Calificación Ambiental, para que sometan a dicho sistema el Estudio o Declaración de Impacto Ambiental correspondiente”

Ahora bien, el antecedente más ilustrativo respecto de la carencia de vinculatoriedad entre el Informe del SEA y el requerimiento de ingreso que efectúa la SMA se encuentra en la **historia de la Ley 19.300**. En un comienzo, el artículo 3° letra h (que finalmente fue promulgado como el actual artículo 3° letra i), señalaba que la Superintendencia podría:

“Requerir, mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de proyectos o actividades que conforme al artículo 10 de la ley N° 19.300, debieron someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y no cuenten con una Resolución de Calificación Ambiental, para que sometan a dicho sistema el Estudio o Declaración de Impacto Ambiental”

Sin embargo, durante el primer trámite constitucional, en la Comisión de Recursos Naturales de la Cámara de Diputados, parlamentarios presentaron la indicación para agregar después de la palabra “requerir”, la expresión “previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental”², la cual fue aprobada por unanimidad.

Posteriormente, en el segundo trámite constitucional, en la Comisión de Medio Ambiente de la cámara de Senadores, los senadores Allamand y Longueira presentaron sendas indicaciones destinadas a introducir la palabra “**favorable**” antes de la frase “previo informe”, **indicaciones que finalmente fueron retiradas** por los mismos parlamentarios³.

A continuación, refuerza las conclusiones ya mencionadas lo señalado por el **profesor Jorge Bermúdez**, actual Contralor General de la República, el cual señala en su libro Fundamentos de Derecho Ambiental:

“En todos los supuestos de requerimiento de sometimiento al SEIA deberá solicitarse informe previamente al SEA. Se trata de un trámite inserto en el procedimiento administrativo, sin embargo, la SMA no está obligada a seguir lo informado por dicho servicio, ya que no lo exige la ley y, por tanto, no será vinculante (art. 38 inc. 1 LBPA). La falta de vinculatoriedad del informe del SEA puede llevar a la siguiente situación de paradoja, en que no obstante haberse evacuado una solicitud de pertinencia en sentido negativo, la SMA estimase que el proyecto, actividad o su modificación sí deben someterse”⁴

De este modo, queda clarificado el hecho de que **el legislador optó expresamente por no dotar de vinculatoriedad a dicho informe**, situación de la cual la doctrina más especializada en la materia se encuentra conteste.

2. La Ley 19.880 señala expresamente que los informes serán facultativos para la SMA

No existiendo norma alguna en la Ley 19.300 o en la Ley 20.417 que regule expresamente el valor de los informes, debemos acudir a la legislación supletoria en materia de procedimiento administrativo para resolver esta cuestión.

Así las cosas, corresponde observar lo dispuesto respecto a los Informes de los Servicios en la Ley 19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos (LBPA)

² Historia Fidedigna de la Ley 20.417, publicada el día 26 de enero del año 2010. Documento visto el 3 de octubre del 2018, en versión PDF en la página web: <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1010459&idParte=&idVersion=2010-01-2> P. 221

³ Ibid. Pp. 1129 y 1489.

⁴ BERMUDEZ, Jorge. “Fundamentos de Derecho Ambiental”. Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014, 2ª edición, p. 469

Primeramente, el artículo 37 de la LBPA señala la regulación general referida a los Informes de los Servicios:

“Artículo 37. Informes. Para los efectos de la resolución del procedimiento, se solicitarán aquellos informes que señalen las disposiciones legales, y los que se juzguen necesarios para resolver, citándose el precepto que los exija o fundamentando, en su caso, la conveniencia de requerirlos.”

Quedando claro en su sentido más literal que los Servicios se encuentran obligados a solicitar los informes que la Ley les mandate, sin embargo, nada se dice de la obligación del Servicio de fallar conforme esos informes lo indiquen. De hecho, la segunda hipótesis de solicitud -los que se juzguen necesarios- deja en claro que esta es una competencia facultativa de los Servicios, y en ningún caso están sometidos a lo que estos Informes señalen.

Sin embargo, el artículo fundamental al respecto, y que termina por despejar cualquier tipo de dudas que pudiera surgir en torno a la vinculatoriedad del Informe requerido, respecto del Procedimiento seguido por el Servicio que lo solicita, es el 38 de la misma Ley recién citada, el cual señala, en su inciso primero que:

*“Artículo 38. Valor de los informes. Salvo disposición expresa en contrario, los informes serán **facultativos y no vinculantes**. Si el informe debiera ser emitido por un órgano de la Administración distinto del que tramita el procedimiento en orden a expresar el punto de vista correspondiente a sus competencias respectivas, y transcurriera el plazo sin que aquél se hubiera evacuado, se podrán proseguir las actuaciones.” (el destacado es nuestro).*

De este modo, la ley 19.880 explicita el valor del Informe del SEA en el procedimiento de formulación de cargos seguido por la SMA: al no haber norma que explicita su obligatoria consideración y vinculatoriedad con el procedimiento en el cual se enmarca su pronunciamiento, se entenderá que este es facultativo y no vinculante.

Así, de una lectura armónica de las normas que regulan el procedimiento sancionatorio iniciado por la SMA, solo es posible concluir que el informe que la SMA solicita al SEA conforme a lo exigido por el artículo 1 bis de la Ley 19.300 es un requisito que se debe cumplir para que la SMA requiera al Titular del proyecto un ingreso al SEIA conforme a Derecho. Sin embargo, este requisito se verifica con la sola solicitud del informe, pudiendo la SMA descartar fundadamente su consideración al momento de resolver.

En este sentido, creemos haber aportado elementos de juicio suficientes para que esta Superintendencia no tome en cuenta un informe parcial y sesgado, el cual adolece de los vicios de forma y fondo que hicimos ver a lo largo de esta presentación.

IV. EL PROYECTO GENERA LOS EFECTOS DEL ART. 11 LGBMA Y POR LO TANTO DEBIÓ INGRESAR POR EIA

Conforme ya hemos señalado en el presente escrito, y lo señalamos en nuestra denuncia de mayo de 2014 y así también lo señalaron los denunciantes de la "denuncia 1" ingresada en julio de 2013, las que son parte de este expediente sancionatorio iniciado hace más de 5 años, resulta evidente que el Titular decidió fraccionar el proyecto en subproyectos, con el objeto de evitar su ingreso al sistema por la vía de un estudio.

Así también lo constata la SMA en su formulación de cargos de 11 de julio de 2016 de donde da por acreditado el fraccionamiento de proyectos calificando tal infracción como gravísima.

No obstante, de los argumentos ventilados, tanto en este escrito como en el expediente de la causa, es dable concluir que los proyectos en cuestión debieron ingresar conjuntamente al Sistema a través de un Estudio de Impacto Ambiental, por las consideraciones de hecho y derecho que reiteramos someramente a continuación.

El artículo 11 de la LGBA señala que:

"Artículo 11.- Los proyectos o actividades enumerados en el artículo precedente requerirán la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental, si generan o presentan a lo menos uno de los siguientes efectos, características o circunstancias:

- a) Riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos;*
- c) Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos"*

Ahora bien, de los antecedentes aportados por el Titular en la presentación de su DIA, así como de los antecedentes que tuvo a la vista el SEA para dictar la respectiva RCA, solo es posible concluir que el proyecto debió haber ingresado al SEIA de manera completa y por EIA, en virtud de que sus efectos se encuentran contemplados como hipótesis de ingreso por EIA en los literales a) y c) contenidos en el artículo 11 recién citado.

1. Presencia de efectos que generan riesgos para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o ruidos

Una de las primeras consecuencias del inicio de la ejecución del proyecto dice relación con el significativo aumento de los niveles de emisión de ruidos y vibraciones. Las principales actividades responsables de este aumento en los ruidos y vibraciones son: dos nuevas vías Santiago – Nos; la operación de 2 servicios de pasajeros. Santiago –

Rancagua y Santiago – Nos; la Construcción o mejoramiento de estaciones Pedro Aguirre Cerda, Lo Blanco, Lo Espejo, Freire, San Bernardo, Maestranza y Nos.

El aumento de los niveles de ruidos y vibraciones será la consecuencia natural y obvia del aumento en la cantidad de trenes que circularán por la faja vía, así como la frecuencia con la cual lo harán. Frente a esta situación, EFE reconoce no solo en su DIA, sino que a lo largo de toda la evaluación del proyecto sometido al SEIA, que en la etapa en que el proyecto se encuentre en su fase de construcción, se espera que las emisiones de ruido alcancen el promedio de 72 dBA, y propone como medida de control la construcción de barreras modulares herméticas al sonido en aquellos lugares en que se generaran mayores emisiones, junto con los respectivos planes de monitoreo de la situación.

En la fase de operaciones del proyecto, según consta en el “Estudio Acústico Haz de Vías” presentado por EFE, se espera que las emisiones de ruido disminuyan gracias al mejoramiento de la franja de vía, a través de la mejora en la mecánica de suelo, así como la nueva y mejor tecnología que tendrán los trenes que se comprarán en el contexto del subproyecto de “Renovación de Flota de Material Rodante”.

Por otra parte, EFE incluye los resultados de un estudio sobre la proyección de las emisiones de ruido realizado a través de un programa de modelación PREDIKTOR-LIMA V8.11 de BRUEL & KJAER, el cual incluye las variantes de: tipo de tren, velocidad, flujo por hora y correcciones, en un área de influencia de 1 kilómetro a partir del eje vía.

A partir de los antecedentes expuestos durante el sometimiento del subproyecto al SEA y los antecedentes expuestos en el presente escrito, es posible concluir que:

- El proyecto y los estudios realizados durante la evaluación ambiental no contemplaron el impacto de los trenes de carga que circulan durante el horario nocturno por las vías, puesto que EFE solo se hace cargo del funcionamiento de trenes de pasajeros durante el día, mas no los trenes de carga.
- El proyecto no contempla ninguna medida de mitigación de ruidos durante la etapa de operación que ayude a revertir el incremento de los niveles de ruido y vibraciones

En razón de esta situación, es que se verifica el efecto de la letra a) del artículo 11 de la LGBA, puesto que es notorio el hecho de que, con el proyecto considerado en su globalidad, es decir, con los tres subproyectos que lo componen, se generarán riesgos para la salud de la población producto de la cantidad de emisiones de ruido y vibraciones

2. Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vidas y costumbres de grupos humanos

Conforme a lo señalado en el artículo 11 letra c) de la LGBMA, si un proyecto genera reasentamiento de comunidades humanas, o alteraciones significativas de los sistemas

de vidas y costumbres de grupos humanos, deberá ingresar al SEIA a través de un EIA. En ese sentido, es el artículo 8° del Reglamento del SEIA vigente en la época de ingreso del Proyecto (DTO 95/2001 de del Ministerio Secretaria General de la Presidencia)⁵, el marco normativo que se encarga de precisar y determinar los factores que deben ser tomados en consideración a efecto de determinar si el proyecto produce estos efectos.

Así, en consideración a las clarificaciones conceptuales establecidas en dicho artículo es que es posible afirmar que, tomando en consideración la dimensión geográfica, sí existe una alteración significativa en las formas de vida de los denunciados, con motivo de que la ejecución del proyecto aprobado, iba a implicar la modificación de la ubicación de los pasos peatonales, regulares e irregulares, así como del único paso vehicular habilitado en la comuna de Lo Espejo, que atraviesa la línea férrea.

Esta alteración significativa de las costumbres y sistemas de vida de los vecinos se concluye a partir del hecho de que todos los trayectos cotidianos realizados se iban a ver, y se vieron, modificados unilateralmente, sin tener certeza de la ubicación de todos los pasos desnivelados nuevos, ya que estos trabajos se encontraban, supuestamente, contemplados en el subproyecto que no fue ingresado al SEIA "Seguridad y confinamiento".

Este subproyecto, como se ha visto, es cambiante, se sujeta a acuerdos con municipios que luego no son cumplidos, y no existe, hasta hoy, una descripción fiscalizable de la totalidad de las obras de mitigación de este grave efecto.

⁵ "Artículo 8.- El titular deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental si su proyecto o actividad genera reasentamiento de comunidades humanas o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

A objeto de evaluar si el proyecto o actividad genera reasentamiento de comunidades humanas, se considerará el desplazamiento y reubicación de grupos humanos que habitan en el área de influencia del proyecto o actividad, incluidas sus obras y/o acciones asociadas.

Se entenderá por comunidades humanas o grupos humanos a todo conjunto de personas que comparte un territorio, en el que interactúan permanentemente, dando origen a un sistema de vida formado por relaciones sociales, económicas, y culturales, que eventualmente tienden a generar tradiciones, intereses comunitarios y sentimientos de arraigo.

Asimismo, a objeto de evaluar si el proyecto o actividad genera alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, se considerará el cambio producido en las siguientes dimensiones que caracterizan dicho sistema de vida:

- a) Dimensión geográfica consistente en la distribución de los grupos humanos en el territorio y la estructura espacial de sus relaciones, considerando la densidad y distribución espacial de la población; el tamaño de los predios y tenencia de la tierra; y los flujos de comunicación y transporte;
- b) Dimensión demográfica; consistente en la estructura de la población local por edades, sexo, rama de actividad, categoría ocupacional y status migratorio, considerando la estructura urbano rural; la estructura según rama de actividad económica y categoría ocupacional; la población económicamente activa; la estructura de edad y sexo; la escolaridad y nivel de instrucción; y las migraciones
- c) Dimensión antropológica; considerando las características étnicas; y las manifestaciones de la cultura, tales como ceremonias religiosas, peregrinaciones, procesiones, celebraciones, festivales, torneos, ferias y mercados
- d) Dimensión socioeconómica, dimensión socio-económica, considerando el empleo y desempleo; y la presencia de actividades productivas dependientes de la extracción de recursos naturales por parte del grupo humano, en forma individual o asociativa, o
- e) Dimensión del bienestar social básico, relativo al acceso del grupo humano a bienes, equipamiento y servicios, tales como vivienda, transporte, energía, salud, educación y sanitarios."

A mayor abundamiento, es necesario señalar que, en caso de que la Superintendencia estime que el Proyecto debe volver a ingresar al SEIA, de manera completa, le sería aplicable lo dispuesto en el artículo 7° letra b) actual Reglamento del SEIA, contenido en el Decreto 40 del año 2013 del Ministerio del Medio Ambiente, el cual señala, en su inciso quinto y siguientes:

“Artículo 7.- Inciso Quinto. A objeto de evaluar la alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, se considerará la generación de efectos adversos significativos sobre la calidad de vida de éstos, en consideración a la duración o magnitud de cualquiera de las siguientes circunstancias: (...) b) La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento”

De este modo, en observancia a lo establecido en la norma recién citada, y en virtud de los argumentos de hecho ya expuestos, debe concluir la SMA que el Proyecto debe volver a ingresar de manera completa al SEIA, y a través de un Estudio de Impacto Ambiental.

Lo anterior, en razón de que la construcción de cruces, pasos peatonales, pasos a subnivel y todas las obras de conectividad implican de manera insoslayable una perturbación en los modos de vida, comunicación y transporte de los vecinos de la comuna de Lo Espejo, al cambiar la forma en la cual se desplazan desde el sector poniente al sector oriente de su propia comuna, lo que redundará, entre otros, en una afectación de la Feria Salvador Allende de Lo Espejo, lugar de reunión y comercio de los vecinos de la comuna y tiene como consecuencia final una alteración evidente de sus sistemas de vida.

Por lo demás la misma SMA establece fundadamente el numeral 43 de la Resolución por la cual formula cargos en contra de EFE, el 11 de julio de 2016, sobre la base de los antecedentes tenidos a la vista, que *“el fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express” ha impedido evaluar el real impacto del proyecto en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos”*., estableciendo previamente, en el numeral 40.3 de la misma resolución:

40.3. Las obras complementarias al proyecto “Mejoramiento integral”, específicamente las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” de EFE, generarían intervenciones permanentes en el territorio de la comuna de Lo Espejo, que modificarían algunas de las características constitutivas de los grupos humanos de dicha comuna;

IV. CONSIDERACIONES FINALES SOBRE EL FRACCIONAMIENTO COMETIDO POR EFE Y LA CONDUCTA NEGLIGENTE DEL SEA AL APROBAR DICHO ACTUAR.

El fraccionamiento fue introducido por la Ley 20.417 para permitir una evaluación integral de los proyectos en materia ambiental. Por esto, el art. 11 bis de la Ley 19.300

prohíbe que los proponentes fraccionen los proyectos con el objeto de variar el instrumento ambiental o de eludir el ingreso al SEIA. Ambas hipótesis tienen como consecuencia impedir una evaluación integral de los proyectos. En este caso, estamos ante la elusión de ingreso al SEIA del Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" de manera conjunta con el subproyecto presentado, y por ende enfrentamos la omisión de evaluación de los impactos que genera el proyecto en su totalidad, el cual provoca los efectos del artículo 11 ya señalados, y de las medidas de mitigación de dichos impactos.

El fraccionamiento y su consecuencia se sustentan en dos hechos que ya constan en el procedimiento y que pasaremos a exponer brevemente, el Titular no ha ingresado al SEIA ni el proyecto completo, ni siquiera un "Subproyecto de Seguridad y Confinamiento" y además ha construido de forma simultánea ambos subproyectos, cuando lo que habría correspondido, conforme a nuestra legislación ambiental, es el ingreso conjunto de ambos subproyectos, por vía de un EIA.

A la fecha, no solo no ingresó el proyecto completo, con sus subproyectos incluidos, sino que tampoco ha ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental el Subproyecto de "Seguridad y Confinamiento" a pesar de que ya se han construido pasarelas y cruces que permiten el cruce de un lado a otro del trazado del tren. La ejecución de dichas obras materiales es la hipótesis de elusión al SEIA en la que se pone el artículo 11 bis y que se cumple en la especie y que además el mismo Titular declaró en la Adenda N°1, respuesta 5.4, que "las soluciones definitivas (refiriéndose a las pasarelas y confinamiento de las vías) deberán contar con la validación y aprobación de las autoridades y servicios técnicos competentes, sin estas aprobaciones formales el Titular no iniciará la construcción de las Obras".

Finalmente, a pesar de las declaraciones del Titular de que las obras de seguridad y confinamiento son completamente independientes al Proyecto de Mejoramiento Integral y que no comenzarán las obras sin aprobación, en los hechos, la construcción simultánea de las obras prueba que ello no es así, por cuanto para el desarrollo del "Mejoramiento Integral" es necesario contar con las obras de "Seguridad y Confinamiento", sin el cierre de los pasos peatonales y vehiculares a nivel y la habilitación de pasos a desnivel, no se podría iniciar la fase de operación del subproyecto "Mejoramiento Integral", misma conclusión de la formulación de cargos, considerando 39.

Esto ocurre porque en verdad, las obras de seguridad y confinamiento son precisamente las medidas de mitigación de los impactos que debió considerar e incluir el proyecto "mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria" que fue evaluado en el SEIA, h que debió ser considerado como un todo. Esto ha quedado establecido, entre otros, en los numerales de la formulación de cargos que se reproducen a continuación:

39. Que, los antecedentes expuestos en la presente formulación de cargos permiten afirmar que EFE es titular del proyecto "Rancagua Express", el que fue subdividido por la empresa en los subproyectos "Mejoramiento Integral", "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación de Flota", sometiendo el primero de estos al SEIA. Durante la evaluación ambiental EFE señaló que los subproyectos no sometidos a evaluación eran diferentes e independientes en el tiempo, argumentó que el proyecto era de aquellos que se ejecutaban por etapas y llegó a afirmar que "[...] el proyecto sometido a evaluación puede ser ejecutado e implementado sin la necesidad de desnivelar los pasos vehiculares y peatonales, sin considerar el cambio de flota y el confinamiento de vías". Sin embargo, esta Superintendencia constató que al menos los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" se han ido construyendo de forma paralela o simultánea. A mayor abundamiento, las fechas de inicio de construcción de varias de las obras para estos subproyectos son similares así como también lo son las fechas proyectadas de término de construcción, al menos en el tramo Santiago – Nos, donde se proyecta un aumento considerable de la frecuencia de trenes y donde los impactos del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" no fueron evaluados. En consecuencia, es posible afirmar que EFE ha incurrido en fraccionamiento de proyectos del artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, al subdividir el proyecto "Rancagua Express", lo que tuvo como consecuencia que al menos el subproyecto "Seguridad y Confinamiento" eludió el SEIA. En efecto, la información disponible permite concluir que el subproyecto "Mejoramiento Integral" no podría iniciar su fase de operación en el tramo Santiago – Nos sin el cierre de los pasos peatonales y vehiculares a nivel y la habilitación de los pasos a desnivel construidos en el marco del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" para dicho tramo;

41. Que, el DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA incorpora, como anexo, el documento "Acta de Acuerdo de Mejoras y Mitigaciones por el Proyecto Rancagua Express", de fecha 13 de enero de 2015, cuyo preámbulo señala "[...] Los Alcaldes/a de las comunas de El Bosque, Lo Espejo y Pedro Aguirre Cerda, reconocen el beneficio que el proyecto tiene para las personas que requieren el traslado pero se oponen a proyectos con miradas parciales como éste ya que estiman que la segregación socio-espacial, divide definitiva y drásticamente las comunas de Lo Espejo y Pedro Aguirre Cerda, aumenta la inseguridad ciudadana y el riesgo a accidentes, deteriora gravemente la calidad de vida de los vecinos, por la generación de ruidos y vibraciones, desvaloriza las propiedades y desmejora el entorno. En definitiva, el proyecto es símbolo de la INEQUIDAD respecto de los estándares de calidad con que se ejecutan las grandes obras dependiendo del nivel socio económico de las comunas donde se ejecutan". El documento incorpora una serie de medidas de mitigación que EFE se compromete a ejecutar en respuesta a las inquietudes planteadas por las Municipalidades que suscriben el acuerdo;

42. Que, de acuerdo a lo señalado en los considerandos 37.3 y 37.4 de esta resolución, EFE ha incorporado 20 ascensores adicionales y se encuentra construyendo tres pasos multipropósito para el tránsito peatonal y de vehículos de tracción humana. Estas acciones no habrían estado contempladas originalmente y su carácter mitigatorio en relación a impactos de conectividad resulta evidente;

De este modo, el fraccionamiento del proyecto, que separó las medidas de mitigación de los impactos de conectividad y modos de vida de las obras de ampliación de la vía férrea, constituye un yerro insoslayable que persigue al titular del proyecto y que no es posible de enmendar si no es con el correcto ingreso al sistema, de manera de que las medidas de mitigación de los impactos de conectividad puedan ser evaluadas de cara a la comunidad y fiscalizadas por la autoridad ambiental.

Respecto a la conducta del SEA, solo queda concluir que su interpretación de la RCA N°373/2013 y de los proyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" es diferente respecto a la persona que le consulta.

Tal como pudimos comprobar a través de este escrito, cuando se dirige a los ciudadanos, mediante observaciones, el SEA declara que "Seguridad y Confinamiento" no es parte de la evaluación de "Mejoramiento Integral".

Cuando es esta Superintendencia de Medioambiente la que consulta, el SEA concluye que "Seguridad y Confinamiento" sí fue parte de la evaluación de "Mejoramiento Integral". Finalmente, cuando el Titular solicita la pertinencia el SEA considera que ninguna obra de "Seguridad y Confinamiento" está presente en la RCA N°373/2013.

Dichas vacilaciones son inadmisibles en un servicio público que tiene entre sus competencias la interpretación de las resoluciones de calificación ambiental, en materia administrativa⁶. **El efecto de las contradicciones hechas presentes no es otro que amparar un fraccionamiento evidente en la evaluación del proyecto Rancagua-Express.**

Por esta razón, tanto por los impactos concretos que este proyecto y estas infracciones han tenido para nuestros representados como en consideración a las señales que la SMA da a la comunidad regulada para lograr el cumplimiento ambiental en ejercicio del deber de asegurar el ejercicio del derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, es que es tan importante que la SMA sancione debidamente y requiera el correcto ingreso al sistema del proyecto completo, manteniendo a lo menos los cargos que ha formulado.

V. CELERIDAD Y ACCESO A LA JUSTICIA

Adicionalmente a todo lo expuesto, debemos hacer presente inconveniencia y perjuicio que ha significado para este caso el continuo cambio de fiscales instructores.

Si hacemos un recuento, este expediente sancionatorio fue iniciado a raíz de una denuncia presentada por los alcaldes de El Bosque, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo, en julio de

⁶ Art. 81 literal g) LGBMA.

2013, es decir hacer 5 años y 3 meses. Posterior a estas, se sumaron otras dos denuncias incoadas por las suscritas, en representación de un grupo de vecinos de las comunas afectadas.

Así las cosas, desde la formulación de cargos, el procedimiento ha sido dirigido por 5 fiscales instructores, a saber:

Fiscal instructor	Inicio	Término
1. Bastián Pastén Delich	11/07/2016	14/09/ 2017
2. Ariel Espinoza Galdamez	15/09/2017	04/12/2017
3. Catalina Uribarri Jaramillo	05/12/2017	29/01/2018
4. Benjamín Muhr Altamirano	3/01/2018	06/09/2018
5. Gonzalo Parot Hillmer	07/09/2018	

Asimismo, resulta relevante destacar que este procedimiento sancionatorio ha sido suspendido en dos oportunidades por la SMA. La primera de ellas con fecha 22 de julio de 2016, efectuada a través de la resolución Res. Ex. N°2/Rol N°D-039-2016, que suspendió los plazos señalados en el Resuelvo IV de la Res. Ex. N°1/D-39-2016, se extendió por más de un mes, hasta el 30 de agosto del año 2016. Luego, el procedimiento sufrió una nueva suspensión, iniciada el 25 de septiembre de 2017 y que se extendió por cerca de un año hasta el 10 de septiembre del año 2018, con motivo de la solicitud de pronunciamiento a la dirección ejecutiva del SEA respecto de si el proyecto debió haber ingresado al SEIA.

Sin duda que la demora y cambio de fiscales instructores no se condice con el principio de celeridad que debe informar el actuar de la SMA, conforme al Dictamen de la Contraloría General de la República, N°75.745 de fecha 14 de octubre de 2016, el cual motivado por presentación de las suscritas dispuso, a la época, que dicho actuar “refleja una falta de celeridad en el ejercicio por parte de la SMA de sus diversas atribuciones fiscalizadoras y sancionatorias”, ordenando “adoptar las medidas que correspondan a fin de que el procedimiento de fiscalización de la especie se ajuste al principio conclusivo, contemplado en el artículo 8° de la ley N°19.880, conforme al cual debe dar oportuna respuesta a los requerimientos que se le formulen”.

De lo expuesto se concluye que el retraso en la conclusión de este procedimiento sancionatorio trae aparejado, como consecuencia directa e ineludible, la denegación de acceso a la justicia ambiental para nuestros representados.

VI. PETITORIO

Solicitamos a usted tener presente todo lo expuesto en esta presentación a la hora de resolver este procedimiento sancionatorio por fraccionamiento y en definitiva, en el más breve plazo sancionar a EFE por las infracciones cometidas y requerir el ingreso al SEIA de forma conjunta de los Subproyectos, por la vía de un estudio de impacto ambiental.

