

**RESUELVE RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO  
POR EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS  
METRO S.A., EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN EXENTA  
N° 1646/2022**

**RESOLUCIÓN EXENTA N° 1949**

**Santiago, 11 de octubre de 2024**

**VISTOS:**

Lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley N° 20.417, que dispone la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “LOSMA”); en la Ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1/19.653, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, de 13 de mayo de 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 52, de 12 de enero de 2024, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que Fija su Organización Interna; en el Decreto Supremo N° 70, de 28 de diciembre de 2022, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a Marie Claude Plumer Bodin en el cargo de Superintendente del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta RA N° 119123/73/2024, de 7 de marzo de 2024, que nombra Fiscal de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 85, de 22 de enero de 2018, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que Aprueba Bases Metodológicas para la Determinación de Sanciones Ambientales – Actualización; en el expediente administrativo sancionador Rol D-076-2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente; y en la Resolución N° 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de Toma de Razón.

**CONSIDERANDO:**

**I. ANTECEDENTES DEL PROCEDIMIENTO**

1. Mediante Resolución Exenta N° 1646, de 23 de septiembre de 2022, se resolvió el procedimiento administrativo sancionatorio Rol D-076-2021 (en adelante, “Res. Ex. N° 1646/2022”, “resolución sancionatoria” o “resolución recurrida”), sancionando a Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., Rol Único Tributario N° 61.219.000-3 (en adelante, “el titular”, “el recurrente”, “la empresa” o “Metro”), en su calidad de titular de la unidad fiscalizable “Metro — Línea 3”, con una multa de ciento cuatro unidades tributarias anuales (104 UTA), por infracción a lo dispuesto en el artículo 35 letra a) de la LOSMA, en cuanto incumplimiento de las condiciones, normas y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.

2. En esta línea, cabe hacer presente que el proyecto se encuentra regulado por los siguientes instrumentos de gestión ambiental, a saber: (i) “Línea 3 — Etapa 1: Piques y Galerías”, cuya Declaración de Impacto Ambiental fue aprobada por la



Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana de Santiago, mediante Resolución Exenta N° 469, de fecha 25 de octubre de 2012 (en adelante, "RCA N° 469/2012"); (ii) "Línea 3 — Etapa 2: Túneles, Estaciones, Talleres y Cocheras", cuyo Estudio de Impacto Ambiental fue aprobado por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, mediante Resolución Exenta N° 243, de fecha 22 de abril de 2014 (en adelante, "RCA N° 243/2014"); (iii) "Modificación Ubicación Ventilaciones Forzadas Línea 3", cuya Declaración de Impacto Ambiental fue aprobada por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, mediante Resolución Exenta N° 353, de fecha 5 de agosto de 2015 (en adelante, "RCA N° 353/2015"); y (iv) "Línea 3: Obras en Accesos a Estación Universidad de Chile", cuyo Estudio de Impacto Ambiental fue aprobado por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, mediante Resolución Exenta N° 110, de fecha 27 de febrero de 2017 (en adelante, "RCA N° 110/2017"), entre otros.

3. La resolución sancionatoria fue notificada por carta certificada dirigida al domicilio del titular, siendo recepcionada en la sucursal de correos correspondiente a la comuna de Santiago, con fecha 12 de octubre de 2022, y entregada en la misma fecha.

4. Por su parte, con fecha 21 de octubre de 2022, Gonzalo Rodríguez Belmar, en representación del titular, dedujo recurso de reposición en contra de la Res. Ex. N° 1646/2022, solicitando en términos generales que este servicio deje sin efecto la sanción impuesta, o en subsidio, proceda a disminuir el monto de la multa al mínimo legal, en base a los argumentos que serán detallados en el acápite III sobre alegaciones formuladas por el recurrente. Asimismo, en el primer otrosí acompaña copia con vigencia de la escritura pública otorgada con fecha 13 de octubre de 2021, ante la Notaría de Santiago de María Angélica Santibáñez Torres, que acredita el poder de Gonzalo Rodríguez Belmar para representar al titular. Finalmente, en el segundo otrosí solicita se tenga por acompañado el documento denominado "Anexo N° 1: Estudios de Atenuación Vibroacústica de Proyectos Ferroviarios".

5. Asimismo, con fecha 30 de noviembre de 2022, Gonzalo Rodríguez Belmar, en representación del titular, presentó un escrito por medio del cual solicitó ordenar a la Tesorería General de la República la suspensión del cobro de la multa impuesta por la Res. Ex. N° 1646/2022, considerando que el recurso de reposición no ha sido resuelto. En esta línea, acompaña copia de certificado de deuda de la Tesorería General de la República, correspondiente al formulario 110 con Folio N° 1665772333, y copia de vigencia de su personería para representar al titular.

6. En virtud de lo expuesto, con fecha 26 de diciembre de 2022, mediante Resolución Exenta N° 2296/2022, este servicio notificó la interposición del recurso de reposición y confirió plazo a los interesados del procedimiento para alegar cuanto estimasen procedente en defensa de sus intereses. Asimismo, se acogió la solicitud contenida en la presentación de 30 de noviembre de 2022, suspendiendo en consecuencia la ejecución del acto impugnado, en los términos expuestos en los considerandos de dicha resolución; se tuvo por acreditada la personería de Gonzalo Rodríguez Belmar para representar al titular en el presente procedimiento sancionatorio; y se tuvieron por acompañados los documentos individualizados en el primer y segundo otrosí del recurso de reposición, y aquellos presentados en su escrito de fecha 30 de noviembre de 2022.





7. Dicha resolución fue notificada por carta certificada a los interesados, sin que hasta la fecha se haya evacuado el mencionado traslado.

## II. ADMISIBILIDAD DEL RECURSO DE REPOSICIÓN

8. El plazo contemplado para interponer un recurso de reposición en contra de una resolución sancionatoria emanada de la Superintendencia del Medio Ambiente se encuentra regulado en el artículo 55 de la LOSMA, que dispone: “(…) *En contra de las resoluciones de la Superintendencia que apliquen sanciones, se podrá interponer el recurso de reposición, en el plazo de cinco días hábiles contado desde el día siguiente a la notificación de la resolución (…)*”.

9. En tal sentido, el resuelvo segundo de la resolución sancionatoria se refiere a los recursos que proceden en su contra y al plazo para interponerlos.

10. De esta forma, considerando que la resolución impugnada fue recepcionada en la oficina de correos de la comuna respectiva el día 12 de octubre de 2022, se debe estar a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 46 de la Ley N° 19.880, que prescribe que “[e]n caso de notificaciones por carta certificada, éstas se entenderán practicadas a contar del tercer día siguiente a su recepción en la oficina de correos que corresponda”, por lo que se entiende que la resolución fue notificada al titular el día 17 de octubre de 2022.

11. Considerando que el recurso de reposición fue presentado por el titular con fecha 21 de octubre de 2022, se concluye que fue interpuesto dentro de plazo. Por tanto, se procederá a la revisión del fondo de la referida presentación.

## III. ALEGACIONES FORMULADAS POR EL RECURRENTE

12. El recurrente en términos generales solicita a este servicio que se deje sin efecto la sanción impuesta, o en subsidio, se disminuya el monto de la multa al mínimo legal, en base a los siguientes argumentos:

### A. Configuración de la infracción

13. El titular divide su argumentación en dos partes, en atención a la redacción del cargo imputado, el que se cita a continuación: “*No haberse efectuado de manera previa a la entrada en operación del proyecto, el ensayo de método de diferencia de Transferencia de Movilidad, bajo la metodología descrita en la norma ISO 7626-2.-1990, para verificar la efectividad de la medida de mitigación -20 dB en la Línea 3 de Metro; y el efectuado en octubre de 2020 fue realizado bajo una metodología distinta a la exigida.*”.



A.1. Oportunidad de la realización del ensayo de método de diferencia de Transferencia de Movilidad

14. En primer lugar, se refiere a la imputación de no haberse efectuado de manera previa a la entrada en operación del proyecto, el ensayo de método de diferencia de transferencia de movilidad para verificar la efectividad de la medida de mitigación -20 db en la línea 3 de metro. Al respecto, señala que **no existe un plazo expreso contenido en la RCA para realizar el ensayo de método.**

- (i) En el escrito de descargos la empresa se allanó reconociendo que efectivamente no se realizó el ensayo de método de diferencia de transferencia de movilidad en forma previa a la entrada en operación del proyecto, realizándose varios meses después, en octubre de 2020. Sin embargo, releva que de conformidad a lo establecido en la RCA N° 243/2014 la empresa no estaba obligada a realizar dicho ensayo de forma previa a la entrada en operación del proyecto.
- (ii) Expone que se establece en la RCA que Metro instalará un sistema de mitigación de vibraciones a nivel de la fijación del riel en la losa de hormigón a lo largo de toda la línea 3 (de tipo -10 dB), y en puntos sensibles donde se requiere un mayor nivel de atenuación de vibraciones (adicional al método clásico) se aumentará el espesor de la plataforma de vías y bajo esta se instalará un elemento atenuador de vibraciones (de tipo -20 dB). En esta línea, agrega que Metro cumplió con esta obligación de diseño del proyecto, lo que fue acreditado por el Informe de Fiscalización Ambiental elaborado por la SMA.

A.2. Método utilizado para la realización del ensayo de método de diferencia de Transferencia de Movilidad

15. En segundo lugar, la empresa se refiere al hecho de haber realizado el ensayo de Transferencia de Movilidad en octubre de 2020 bajo el método ISO 7626-5:2019, en lugar del método ISO 7626-2:1990. Al respecto, señala que **ambas normas permiten llevar a cabo las mediciones de movilidad bajo las mismas directrices, términos y estándares.**

- (i) Tal como se indicó en la carta N° GG/442/2020, de fecha 28 de octubre de 2020 y posteriormente en los descargos efectuados por Metro, **no fue factible ejecutar el ensayo de transferencia de movilidad según la norma ISO 7626-2:1990 establecida en el Anexo D del Estudio de Impacto Ambiental** (en adelante, "EIA").
- (ii) En esta línea, expone que existieron razones de orden logístico para la realización de la medición de transferencia de movilidad mediante la norma 7626-5:2019 en lugar de la norma 7626-2:2015, las que fueron desestimadas por la SMA en la resolución recurrida. Reitera lo señalado en los descargos, en orden a que los equipos excitadores que debían adosarse a la estructura en la que se realiza la medición, contemplados en el método establecido en la norma ISO 7626-2:2015, no se encuentran disponibles en Chile, encontrándose el proveedor más cercano en Brasil. Agrega que se informó en los descargos que era técnicamente imposible trasladar dichos equipos a Chile por su peso (2,5





toneladas), y que el método “vibrodina menor” señalado por la SMA, se encontraba en Italia, y que, si bien contaba con un peso menor, de igual forma resultaba considerablemente alto (800 kg) sumado a la dificultad de traslado desde otro continente.

- (iii) Por lo expuesto previamente, afirma que resultó materialmente imposible el efectuar la medición de transferencia de movilidad mediante lo indicado en la norma ISO 7626-2:2015, siendo la única alternativa con la que contaba para su realización, la utilización de los equipos que tenían disponibles a la fecha.
- (iv) Por tanto, se utilizó el método ISO 7626-5:2019, siendo a su juicio **ambos métodos igualmente válidos para la obtención del fin buscado: medir la transferencia de movilidad en el sector indicado de la Línea 3.**
- (v) En esta línea, señala que ambas normas (ISO 7626-2:2015 -en tanto actualización de la ISO 7626-2:1990 e ISO 7626-5:2019) forman parte de una misma serie de normas, la ISO 7626, que establece estándares técnicos para la determinación experimental de la movilidad mecánica. Por tanto, ambas imponen el mismo estándar, cumpliendo el mismo objetivo impuesto por la organización de normalización, lo que asegura su calidad, fiabilidad y seguridad. Agrega que, si bien ambos métodos son diferentes en cuanto al equipamiento que utilizan para excitar el sistema a evaluar (adosado y no adosado a la estructura), éstos se encuentran comprendidos bajo un marco común que contempla disposiciones generales aplicables a los mismos.
- (vi) Ambas normas permiten por tanto llevar a cabo mediciones de movilidad bajo las mismas directrices, términos y estándares, los cuales están establecidos en la sección ISO 7626-1:2011, que establece expresamente que esa familia de normas señala los procedimientos para llevar a cabo mediciones de movilidad en distintas circunstancias. En otras palabras, la única diferencia entre un método y otro, como se expuso, consistiría en el adosar o no a la estructura en la que se hacen las mediciones (vías) el correspondiente excitador, que genera una señal de entrada para la cual se mide posteriormente la respuesta del sistema como salida, arrojando la transferencia de movilidad, por lo que cumplen con el mismo fin.
- (vii) La propia norma ISO 7626-2:2015 señala que es posible realizar la medición de transferencia de movilidad ya sea con dispositivos de excitación fijados a la estructura o no fijados a ella.
- (viii) Por lo demás, el método que utiliza “golpe de martillo” como el de la ISO 7626-5:2019 utilizado como norma de referencia por Metro, es una de las alternativas de excitación recomendada por diversas normas internacionales que regulan el estudio de impacto de vibraciones inducidas por la circulación de trenes.
- (ix) Por tanto, Metro indica que ambas normas son aplicables a las mediciones de la movilidad, la aceleración o la conformidad dinámica, ya sea como medición del punto de conducción o como medición de la transferencia y ambas miden la movilidad mecánica y otras funciones de respuesta en frecuencia de estructuras, siendo la única diferencia entre ellas el que el excitador utilizado esté adosado o no a la estructura correspondiente.



- (x) Pese a lo anterior, el titular indica que la SMA realiza una serie de cuestionamientos al uso de la metodología del martillo por parte de Metro, debido a que, no sería aplicable en atención a las condiciones particulares del proyecto, lo que a su juicio no sería efectivo.
- (xi) En efecto, el método de martillo de impacto sí permitiría llevar un registro de la fuerza utilizada -a diferencia de lo sostenido por la SMA-, toda vez que el martillo instrumentado contiene en su extremo un sensor de fuerza (celda de carga) y este dato es registrado en cada impacto realizado, razón por la cual lo señalado por la SMA no tiene asidero en la realidad.
- (xii) Asimismo, señala que la SMA dispuso que la norma ISO 7626-5:2019, no recomienda el uso de excitadores de impacto para sistemas altamente amortiguados, como serían los sectores del proyecto donde se implementó la medida de mitigación de -20 dBa, toda vez que estos sectores tendrían una mayor capacidad de amortiguar las vibraciones. Al respecto, el titular reitera que el método de martillo de impacto logra obtener resultados muy similares a los obtenidos con el método de excitación por agitador adosado, siendo totalmente aplicables para efectuar mediciones como las requeridas en el Anexo D del EIA.
- (xiii) Agrega que no es efectivo que los sectores en que se aplicó la medida de mitigación -20 dBa constituyan sistemas altamente amortiguados, como afirma la SMA. Así, los sistemas ensayados tienen amortiguamientos de solo entre 10% a 40%, por lo que no hay altos amortiguamientos severos, siendo sistemas subamortiguados, por lo que el método del martillo es plenamente efectivo en los sectores donde se implementó la medida -20 dBa.
- (xiv) Indica además que la SMA no habría presentado ningún antecedente que fundamente que el método de impacto con martillo instrumentado no sea aplicable para las mediciones de efectividad de las medidas de control de vibraciones del proyecto, señalando que la literatura especializada ha reconocido ampliamente la eficiencia del método de impacto con martillo instrumentado.
- (xv) En definitiva, Metro indica que dicho método es igual de eficiente que el excitador adosado, por lo que su reemplazo no constituye a su juicio un cambio de consideración que requiriese de aprobación por parte de la autoridad ambiental. Agrega que, en caso de que no fuesen igual de eficientes, se habría presentado una consulta de pertinencia, cuestión que no se hizo.
- (xvi) Volviendo al argumento asociado a la **finalidad de la medida**, postula que conforme a lo indicado en el Anexo D del EIA del proyecto aprobado por RCA N° 243/2014, la finalidad de realizar el ensayo de transferencia de movilidad era verificar que el sistema de mitigación de vibraciones asegure una reducción por debajo de los niveles establecidos en la norma ISO 2631-2-89, finalidad que se cumplió a cabalidad utilizando el método ISO 7626-5:2019.
- (xvii) Agrega que el propio Informe de Fiscalización Ambiental dispuso que, a partir de los datos recopilados, se constató que el sistema se ajustaba a la atenuación requerida, indicada en el mencionado anexo del EIA del proyecto.





- (xviii) Concluye sobre este punto que, respecto al componente vibraciones, el paso del metro a través del tramo entre las estaciones de Línea 3 Plaza Egaña y Fernando Castillo Velasco, no supera el límite para uso residencial en horario nocturno, establecido en la norma ISO 2631-2:1989, entre las frecuencias de 1 Hz y 80 Hz, y que el sistema antivibratorio se comporta acorde a lo comprometido en el Anexo D de EIA del proyecto, proveyendo la mitigación requerida.
- (xix) Finalmente, agrega que la propia SMA habría reconocido en la resolución recurrida la **ausencia de perjuicios ambientales derivados de la comisión de la infracción.**
- (xx) A modo de conclusión, expone lo siguiente: (i) ambos métodos se encuentran sujetos al mismo estándar; (ii) ambos métodos tienen por objeto medir la movilidad mecánica y otras funciones de respuesta en frecuencia de estructuras, siendo la única diferencia entre ellos el uso de un excitador adosado o no a la estructura; (iii) el método utilizado (ISO 7626-5:2019) cumplió la finalidad que se buscaba en la evaluación del proyecto: verificar que el sistema de mitigación de vibraciones asegure una reducción por debajo de los niveles establecidos en la norma ISO 2631-2:1989; (iv) fue materialmente imposible acceder a los equipos necesarios para la realización de la medición bajo el método indicado en el Anexo D, siendo los únicos equipos disponibles aquellos correspondientes al método ISO 7626-5:2019; y, (v) la utilización de este método no ocasionó perjuicio alguno, tal como confirmó la propia SMA.

**B. No concurrencia de circunstancias agravantes del monto de la sanción y existencia de circunstancias atenuantes establecidas en el artículo 40 de la LOSMA.**

B.1. Alegaciones generales asociadas a la ponderación de las circunstancias del artículo 40 de la LOSMA

16. En este punto, Metro indica que la resolución sancionatoria sólo señala que ciertas circunstancias del artículo 40 de la LOSMA serán consideradas, pero no desarrolla ni motiva de qué manera y en qué cantidad estas influyen en la cuantía de la multa impuesta, cuestión que afectaría la motivación de la misma y el derecho de defensa de la empresa, al no poder contradecir dichos argumentos, por no conocerlos al no estar expresados en el acto recurrido.

B.2. Alegaciones específicas asociadas a determinadas circunstancias del artículo 40 de la LOSMA

17. **Beneficio económico obtenido con motivo de la infracción:** para el cálculo del escenario de cumplimiento, es decir, cuanto le hubiera costado a Metro contratar la maquinaria comprometida en la RCA N° 243/2014, la SMA se remite a otro procedimiento sancionatorio (Rol D-054-2019), que, si bien también fue dirigido contra Metro, no fue en un contexto igual al caso de autos. Con la información disponible en ese procedimiento, se hizo una estimación de lo que hubiese sido el costo del excitador que debiese haber ocupado Metro

en un escenario de cumplimiento, sin embargo, en ningún momento se fundamenta detalladamente cómo se llegó a esa cifra que posteriormente se plasmó en la sanción. Finalmente, expone que tampoco se habría considerado el hecho de que Metro S.A. financió el estudio de transferencia de movilidad realizado en octubre de 2020 por la empresa consultora externa Contador y Campos Ingeniería Ltda.

18. **Importancia de la vulneración al sistema jurídico de protección ambiental:** la SMA estimó que la infracción implicó una contravención de las normas, medidas y condiciones establecidas en la RCA N° 243/2014, que regula la ejecución del proyecto. No obstante, postula que su contenido deba ser interpretado más allá de su simple texto, debiendo atenderse a su finalidad, esto es, la evaluación de los impactos en el medio ambiente. En esta línea, agrega que la obligación infringida es un componente accesorio o accidental de una obligación principal que sí fue cumplida en tiempo y forma. En definitiva, la SMA le está dando al cargo sancionado un valor de seriedad medio, cuando en los hechos el incumplimiento fue meramente formal, obteniéndose los mismos resultados que se habrían obtenido en el evento de haberse empleado el método expresado en la RCA.

19. **Intencionalidad en la comisión de la infracción:** sorprende que la SMA haya decidido incrementar la sanción, aduciendo principalmente a la circunstancia de que Metro es un sujeto calificado, considerado que la realización de la medición bajo el método ISO 7626-5:2019 no fue en ningún aspecto dolosa, sino que se debió a la intención de la empresa de ejecutar de la mejor manera posible la medición comprometida. Agrega que Metro evidenció mediante acciones su intención de mitigar las vibraciones emitidas por el proyecto, implementado una serie de medidas en tal sentido, lo cual es ilustrativo de la ausencia de dolo, por lo que se debió tener en consideración el carácter activo, cooperativo y propositivo que ha tenido Metro S.A. a lo largo del procedimiento sancionatorio. Finaliza señalando que resulta manifiesto que Metro no actuó de mala fe, y que operó con la debida diligencia que debe tener una empresa de transportes en todo momento, por lo que no resulta procedente el haber incrementado la sanción por concepto de esta circunstancia.

#### IV. ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL RECURRENTE

##### A. Configuración de la infracción

##### A.1. Oportunidad de realización del ensayo de método de diferencia de transferencia de movilidad

20. Respecto a lo indicado en el **literal A.1 de la Sección III**, referente a que no existe un plazo expreso contenido en la RCA para realizar el ensayo de método de diferencia de transferencia de movilidad, cabe indicar en primer término, que en sus descargos la empresa se allanó a esta parte del hecho infraccional, exponiendo que: *“no se realizó el ensayo de método de diferencia de Transferencia de Movilidad en forma previa a lo entrada en operación del Proyecto, realizándose varios meses después, en octubre de 2020”*. Ahora bien, en sede de reposición expone que, sin perjuicio de lo anterior, en ninguna parte de la RCA N° 243/2014 la empresa estaba obligada a realizar el método de transferencia de movilidad de forma previa a la entrada en operación del proyecto, por lo que solicita esto se tenga en consideración.





21. En esta línea, cabe recordar que en los considerandos 25° a 29° de la resolución recurrida, este servicio dio cuenta de las disposiciones aplicables a esta obligación contenidas en la RCA N° 243/2014 y en el expediente de evaluación ambiental del proyecto, las que miradas en su conjunto permiten concluir que, atendida su naturaleza, esta debía concretarse antes del inicio de la operación del proyecto. Ello, por cuanto el **objetivo de la medida era verificar la adecuada efectividad de las medidas de mitigación a implementarse por Metro en sectores sensibles a las vibraciones**, por lo que la empresa debía efectuar con posterioridad a la instalación de estas y, naturalmente, con anterioridad a la entrada en operación de la Línea 3, un ensayo de verificación preliminar de los sistemas de control, proponiéndose por parte de Metro el método de diferencia de transferencia de movilidad, el cual debía realizarse bajo la metodología descrita en la norma ISO 7626-2:1990.

22. Por su parte, el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental (en adelante, “2° TA”) en un fallo reciente dictado en causa Rol R-331-2022, cuya reclamación fue presentada por Metro S.A. en contra de la Resolución Exenta N° 189, de 7 de febrero de 2022, de la SMA, que resolvió el procedimiento administrativo sancionatorio Rol D-054-2019, por incumplimientos asociados a la RCA N° 589/2013 que aprobó el proyecto “Línea 6 - Etapa 2: Túneles, Estaciones, Talleres y Cocheras”; se pronunció a propósito de una de las infracciones imputadas a Metro, similar a la imputada en el presente procedimiento, y que en la causa resuelta por el 2° TA consistió en: “[r]ealizar medición de efectividad de la medida de mitigación -20 dB en desajuste a la norma ISO 7626-2:1990”, lo siguiente:

*“Noveno. (...) 2. Respecto de la obligación asociada al proyecto, cabe indicar que Metro se encuentra sujeto a la no superación del estándar de la norma de referencia ISO 2631-2-89 (que define los niveles aceptables de exposición a las vibraciones de una persona de cuerpo completo). Con este objetivo, es que durante la evaluación ambiental del proyecto se realizaron proyecciones de vibraciones que podrían generarse durante su fase de operación, dando como resultado, la superación de la norma en 5 tramos de la línea 6. En este sentido, se indicó que las medidas de control de vibraciones serían incorporadas al diseño del proyecto, de manera de cumplir con los estándares de la norma ISO 2631-89 para efectos de justificar la inexistencia de impactos a la salud de la población en materia de vibraciones (DIA, p.5 y cc. 3.1.16.3 y 7.3.1.2. de la RCA). Así, se estableció una metodología específica para efectos de verificar preliminarmente la efectividad de estas medidas. 3. Sobre el particular, se debe tener presente que la medición de los sistemas de control, atendida su naturaleza, se hizo exigible en una época previa a la operación del proyecto.”* (el destacado es nuestro).

23. En razón de todo lo expuesto, las alegaciones que a este respecto expone el titular no pueden prosperar, por lo que serán desestimadas.

A.2. Método utilizado para la realización del ensayo de método de diferencia de Transferencia de Movilidad

24. Respecto a lo indicado en el **literal A.2 de la Sección III**, referente a que ambas normas (ISO 7626-2:1990 e ISO 7626-5:2019) permiten llevar a cabo las mediciones de movilidad bajo las mismas directrices, términos y estándares, de lo expuesto por el titular, es posible identificar cuatro argumentos principales, que dicen relación con lo



siguiente: (i) no habría sido factible efectuar el mencionado ensayo según la norma ISO 7626-2:1990 comprometida en la evaluación ambiental; (ii) ambos métodos son igualmente válidos para la obtención del fin buscado, cual es medir la transferencia de movilidad; (iii) los argumentos dados por la SMA que tuvieron por objeto cuestionar la metodología utilizada por la empresa no serían efectivos; y (iv) la infracción no habría generado perjuicios ambientales. En esta línea, como una primera cuestión, se debe estar a un aspecto central en el debate, cual es el principio de estricta sujeción a la RCA, que determina el contenido y las condiciones a que debe someterse el proyecto y obliga a su aplicación, y que está contenido en el inciso final del artículo 24 de la Ley N° 19.300.

25. En este orden de ideas, el 2° TA en su fallo en causa Rol R-331-2022 sostuvo que *“(...) la jurisprudencia de la Corte Suprema ha indicado que la RCA constituye el marco técnico y jurídico sobre el cual el titular deberá actuar, “[...]configurándose ésta, en una ley que rige su actuar y, por consiguiente, habrá de estarse a ella, también, para determinar si la conducta seguida por la reclamante se ajusta al ordenamiento jurídico, porque aquella conforme se viene explicando pasa a formar parte del mismo” (Sentencia Corte Suprema, Rol N° 66.086-2021, de 19 de diciembre de 2022, c.8.) (...). En consecuencia, constituye la norma ambiental específica para el proyecto que califica y un factor indispensable para determinar la concurrencia de las obligaciones y/o medidas asociadas al proyecto. En este orden de ideas, este Tribunal ha resuelto que el contenido de la RCA resulta obligatorio para su titular (Cfr. Sentencia Segundo Tribunal Ambiental, Rol N° 195-2018, de 4 de septiembre de 2020, c. 46).”*<sup>1</sup>

26. Por tanto, lo realmente relevante para efectos del análisis asociado a la configuración de la infracción, es determinar si existió o no una causal de fuerza mayor que impidiera a Metro efectuar el ensayo de método de diferencia de transferencia de movilidad, bajo la metodología descrita en la norma ISO 7626-2.-1990 comprometida en la evaluación ambiental del proyecto, cuestión que fue debidamente descartada por la SMA en la resolución recurrida,<sup>2</sup> sin que la empresa haya aportado nuevos antecedentes en sede de reposición que hagan variar lo sostenido en dicha resolución.

27. Así, sobre este punto, Metro se limita a reiterar lo ya dicho en los descargos, en orden a que no fue factible ejecutar el ensayo de transferencia de movilidad según la norma ISO 7626-2:1990, ya que los equipos que debían adosarse a la estructura en la que se realiza la medición, contemplados en el método establecido en la norma ISO antes citada, no se encontraban disponibles en Chile. No obstante, como se expuso en la resolución sancionatoria, desde la obtención de la RCA N° 243 en el año 2014, hasta el inicio de las comunicaciones con la empresa IEME Brasil para poder efectuar los ensayos comprometidos bajo el método de la norma ISO 7626-2:2015 a propósito de otra Línea de Metro (Línea 6), no solo transcurrieron más de 4 años, sino que además esto ocurre varios meses después de iniciada la operación de la Línea 3 de Metro, lo que es indicativo de la falta de diligencia con que actuó la empresa y explica gran parte de las dificultades logísticas que se esgrimen como justificación para no efectuar el ensayo según la norma ISO comprometida en la evaluación ambiental.

28. Asimismo, Metro no acreditó la imposibilidad total de contar con los equipos excitadores que debían adosarse a la estructura en la que se realiza la medición, sino más bien alega dificultades logísticas. Así, en el caso del método “vibrodina menor”

<sup>1</sup> Considerando séptimo.

<sup>2</sup> Véase considerandos 56 a 60 de la resolución sancionatoria.





disponible en Italia, Metro no acreditó una imposibilidad de traerlo a Chile, es más, conforme a los antecedentes recabados, el proveedor planteó un plazo aproximado para ello. En este contexto, resulta oportuno indicar que no se presentaron antecedentes en el procedimiento que permitieran comprender por qué no se siguió avanzando en la contratación del servicio con la “Vibrodina minor”, para haber desarrollado la medición bajo el método establecido por la norma ISO 7626-2, siquiera extemporáneamente.

29. En esta línea, se hace presente lo razonado por el 2° TA en su fallo en causa Rol R-331-2022, en lo que se refiere a estas mismas alegaciones que invoca Metro para justificar el haber efectuado el ensayo utilizando una metodología distinta a la contemplada en la evaluación ambiental del proyecto asociado a la Línea 6 del Metro- norma ISO 7626-5:1994 en vez de norma ISO 7626-2:1990-, en el que señala lo siguiente:

*“Décimo. En este sentido, no resulta admisible alegar caso fortuito o fuerza mayor, en circunstancias de que Metro detenta amplia experiencia en el rubro, y de que el uso de esta metodología igualmente ha sido evaluada para otro proyecto similar del titular, sumado a que, entre la aprobación del proyecto y su operación, la reclamante tuvo un plazo razonable para previsiblemente ponderar los supuestos obstáculos para la utilización del instrumento para efectos de cumplir con la metodología de la parte 2 de la norma ISO 7626. Más aún, se trata de una metodología propuesta por Metro y evaluada ambientalmente, y que se relaciona con la verificación de la idoneidad de las medidas de control de vibraciones, ya que su diseño permite reducirlas para evitar riesgo a la salud de la población, lo cual aumenta el grado de diligencia en el cumplimiento de su obligación. En este sentido, no se debe perder de vista que el cambio metodológico se relaciona con un cambio instrumental de medición asociado a la parte de una norma específica, y que la propia RCA indica que:*

*“[...] para que el proyecto pueda ejecutarse, deberá darse cabal cumplimiento a todas las exigencias, compromisos, medidas y disposiciones establecidas en los Considerandos en la presente Resolución” (Resuelvo N° 2, RCA del proyecto). Además, establece un deber de informar a la Superintendencia (...).*

***Duodécimo. Sobre la base de lo expuesto, este Tribunal estima que el cambio de norma de la ISO 7626-2:1990 por la ISO 7626-5:1994, para medir la efectividad de la medida de control no fue debidamente justificado por el titular, atendido que las circunstancias examinadas dan cuenta que se trataba de obstáculos previsibles o bien susceptibles de ser regularizados ante la autoridad respectiva. En consecuencia, no se logró acreditar la causal de fuerza mayor, y, por tanto, la reclamante atenta contra el principio de estricta sujeción a la RCA, que determina el contenido y las condiciones a que debe someterse el proyecto y obliga a su aplicación. Por tanto, el cargo se encuentra correctamente configurado, y la resolución reclamada debidamente motivada, de manera que la alegación será desestimada.”*** (el destacado es nuestro).

30. De lo expuesto, queda en evidencia que Metro no estaba imposibilitado de cumplir con la metodología establecida en su RCA, y en caso de estimar que la metodología alternativa era razonable para cumplir con la exigencia comprometida, bien pudo presentar una consulta de pertinencia o una modificación de proyecto al Servicio de Evaluación Ambiental. Lo cierto es que nada presentó el titular a este respecto, y modificó de manera unilateral la manera de cumplir con la obligación contenida en su RCA, lo cual resulta totalmente improcedente.





31. En definitiva, no cabe sino concluir que en este caso no concurren los elementos de fuerza mayor que permitan eximir a Metro de la responsabilidad de cumplir con los términos y condiciones previstos en la RCA N° 243/2014 que aprobó el proyecto objeto del presente procedimiento, por lo que la infracción se encuentra debidamente configurada.

32. Ahora bien, en relación al resto de las alegaciones esgrimidas por el titular, su análisis no obsta a la configuración del cargo, sin perjuicio de lo cual cabe hacer algunas precisiones. Así, en lo que se refiere a la finalidad de la medida y su metodología, cabe destacar que los alcances de las normas ISO 7626-2:1990 e ISO 7626- 5:1994 son distintos, por lo que no es indiferente la aplicación de una u otra. Lo anterior, sumado a lo dispuesto en el citado inciso final del artículo 24 de la Ley N° 19.300, permite concluir que no resultan sustituibles, a voluntad de la empresa, las condiciones metodológicas definidas para efectuar los ensayos de verificación preliminar de los sistemas de control de vibraciones, a fin de asegurar la reducción comprometida en la evaluación ambiental del proyecto.

33. En esta línea, respecto al análisis que efectúa la resolución sancionatoria, que permitió descartar la recomendación del uso de este método de medición, Metro plantea que no es efectivo que el método de martillo no permita llevar un registro de la fuerza utilizada, como señala la SMA, sin embargo, debe aclararse que lo que se expuso en la resolución sancionatoria fue que existían limitaciones al uso de excitación por impacto que debían considerarse a la hora de elegir algún método, entre los cuales estaba el hecho de que para los sistemas de vibración no lineales, llevar un registro de la fuerza utilizada era importante. Así, para validar el uso del martillo, se debía comprobar la linealidad del sistema de vibración bajo las condiciones particulares del sistema objetivo de manera previa a la realización del ensayo, lo cual no fue demostrado por Metro durante el transcurso del procedimiento sancionatorio.<sup>3</sup>

34. Además, si bien el titular alega que sí es posible llevar un registro de fuerza, la existencia de este registro no fue acreditado en el procedimiento. Sobre este punto, se deber tener en consideración que no es relevante que sea “posible” llevar un registro de fuerza, sino que lo señalado en la resolución sancionatoria es que dicho registro es relevante para comprobar la linealidad del sistema de vibración. Al respecto, el titular no acredita ni que haya llevado un registro de la fuerza utilizada, ni mucho menos que se haya comprobado la linealidad del sistema de vibración.

35. En lo que se refiere a la alegación consistente en que no sería efectivo que los sectores en que se aplicó la medida de mitigación -20 dBa constituyan sistemas altamente amortiguados, como sostiene la SMA en la resolución recurrida, cabe aclarar que en lo medular, lo que se expuso es que la norma ISO 7626-5:1994 no recomienda el uso de excitadores de impacto para sistemas altamente amortiguados, dado que la vibración producida por un martillo de impacto es de baja duración, por lo que se pueden generar dificultades en la interpretación de datos por la existencia de vibración de fondo que puede alterar la toma de estos datos.<sup>4</sup> En ese sentido, la resolución indica que, “[d]ado que los lugares en donde se realizó la medición con martillo de impacto corresponden a los sectores con la medida de mitigación de -20 dbA, es posible sostener que este sector tiene **una mayor capacidad de amortiguar las vibraciones**

<sup>3</sup> Véase considerando 47° de la resolución sancionatoria.

<sup>4</sup> Véase considerando 48° de la resolución sancionatoria.





y, por tanto, se hace menos viable el uso de la metodología con martillo de impacto para la evaluación de estas” (el destacado es nuestro).<sup>5</sup> En otras palabras, lo relevante a considerar fue que dada la mayor capacidad de amortiguamiento en estos sectores se podían generar dificultades en la interpretación de datos, mediante el uso de un martillo de impacto.

36. En relación al argumento de Metro relativo a que la literatura especializada habría reconocido ampliamente la eficiencia del método de impacto con martillo instrumentado, cabe indicar que ello no obsta a que en este caso no sea considerado el más idóneo por los argumentos expuestos, lo que sumado al hecho de que no era el método comprometido en la evaluación ambiental, se concluye que no corresponde su uso por parte del titular. De esta forma, la resolución sancionatoria concluye correctamente que, si bien la familia de normas ISO permite el uso de excitadores no adheridos a la estructura, esta metodología es recomendada para ciertos escenarios donde no se evidencien las restricciones indicadas en la Norma ISO 7626-5:2019.

37. Finalmente, cabe destacar lo señalado por el 2° TA en relación al uso de este mismo método en el contexto del proyecto Línea 6 de Metro, en que cita las conclusiones de un informe pericial que: *“relevó, en cuanto a posibles desventajas de utilizar un excitador no adosado a la estructura que pueden existir: “[...] posibles limitaciones del rango de frecuencias excitado por el impacto, pudiendo en algunos casos no generar suficiente energía en el rango de frecuencias de interés (en el caso de ISO 2631-2 de 1 a 80 Hz), presencia de excesivo amortiguamiento que impidan obtener una buena relación señal-ruido y restricciones de posibles rangos de no-linealidad del sistema [...]” (expediente judicial, fs. 5039) (destacado del Tribunal)”*.<sup>6</sup>

38. En razón de todo lo expuesto, las alegaciones que a este respecto expone el titular no pueden prosperar, por lo que serán desestimadas.

39. Por último, en lo que se refiere a que la propia SMA habría reconocido en la resolución recurrida la ausencia de perjuicios ambientales derivados de la comisión de la infracción, lo cierto es ello no obsta a su configuración. En efecto, los eventuales perjuicios que pudieran derivarse de una infracción, son elementos que han de considerarse, de acuerdo al mandato legal establecido en la LOSMA, en sede de clasificación de la gravedad de la infracción y en determinadas circunstancias del artículo 40 de la LOSMA, cuestión que se desarrolló debidamente en la resolución recurrida, por lo que no corresponde extenderse más sobre este punto.

<sup>5</sup> Ídem.

<sup>6</sup> Considerando décimo de sentencia en casusa Rol R-331-2022.



**B. No concurrencia de circunstancias agravantes del monto de la sanción y existencia de circunstancias atenuantes establecidas en el artículo 40 de la LOSMA.**

**B.1. Alegaciones generales asociadas a la ponderación de las circunstancias del artículo 40 de la LOSMA**

40. Respecto a lo indicado en el **literal B.1 de la Sección III**, referente a que la resolución sancionatoria sólo señala que ciertas circunstancias del artículo 40 de la LOSMA serán consideradas, pero no desarrolla ni motiva de qué manera y en qué cantidad estas influyen en la cuantía de la multa impuesta, cuestión que afectaría la motivación de la misma y el derecho de defensa de la empresa; cabe señalar en primer término que la SMA ha dictado la Guía de Bases Metodológicas justamente como una manera de cumplir con el deber de fundamentación de sus actos, entregando en ella un conjunto de información general sobre la aplicación de las circunstancias establecidas en la ley, estableciendo categorías límite, de acuerdo a las circunstancias del caso, las cuales son incorporadas en cada una de las resoluciones finales emitidas por la SMA.

41. En efecto, en las Bases Metodológicas se incorporaron criterios que permiten orientar a la SMA en la ponderación de las circunstancias del artículo 40, así como permiten saber *ex ante* qué elementos deben concurrir para que aquella circunstancia se verifique. En segundo término, no es discutible que la discrecionalidad administrativa debe estar respaldada en una debida fundamentación de la decisión, debiendo por tanto el acto administrativo ser fundado, sino más bien lo que se plantea tiene que ver con el alcance de este deber de motivación. Así, sugerir que no solo se aporten los motivos que fundan la decisión, sino que además dichos motivos se traduzcan en valores precisos para cada una de las circunstancias que la ley pide ponderar, no es algo que se encuentre regulado en la ley, ni se extrae de ella.

42. En esta línea, importa señalar que el deber de motivación de los actos administrativos ha sido definido por la doctrina como *“la exteriorización o expresión de los motivos o razones que han llevado al autor del acto a adoptarlo.”*<sup>7</sup> Por su parte, La Excm. Corte Suprema, en la sentencia dictada en la causa Rol N° 3598-2017, de fecha 19 de junio de 2017, ha profundizado sobre los elementos que debe cumplir la fundamentación del acto administrativo en el ejercicio de una potestad discrecional y que son objeto de control judicial. Los elementos básicos identificados en la sentencia son los siguientes:

- (i) **Control de los elementos reglados que integran la discrecionalidad.** El acto sería anulable *“si se dicta sin el amparo en potestad alguna (falta de potestad), o por un órgano que no es concretamente habilitado para el ejercicio de la potestad (incompetencia) o para supuestos de hecho no comprendidos en el ámbito de la potestad, o adoptando medidas no integradas en el contenido material de la potestad, o infringiendo las normas de procedimiento establecidas para el empleo de la potestad,*

<sup>7</sup> Vergara Blanco, Alejandro. La motivación de los actos administrativos. En: La Contraloría General de la República y Estado de Derecho. Conmemoración por su 75° Aniversario de vida institucional. Santiago, 2002. pp. 343-351. p. 439.





o utilizando la potestad para fines distintos de aquellos para los que la norma la atribuyó”.

- (ii) **Control de los hechos determinantes.** Esto es de la existencia y realidad del supuesto de hecho que habilita para el empleo de la potestad.
- (iii) **Control del fin.** Es decir, el hecho de haberse ejercido la potestad *“para los fines públicos para los cuales fue conferida la potestad, de lo contrario incurre en la denominada desviación de fin o de poder”*.
- (iv) **Control de razonabilidad de la decisión.** Esto implica que *“[e]l acto administrativo en que se funda debe basarse en motivos que deben explicitarse (más allá de una mera cita de normas y hechos) mediante una relación circunstanciada de los fundamentos de la decisión, de manera que se acredite la racionalidad intrínseca, es decir, coherencia con los hechos determinantes y con el fin público que ha de perseguirse”*.
- (v) **Principio de proporcionalidad.** Para abordar el principio de proporcionalidad la sentencia cita la obra del académico Luis Cordero Vega, Lecciones de Derecho Administrativo<sup>8</sup>, en el cual se señala que la proporcionalidad determina *“la prohibición de exceso, que implica una relación lógica de los elementos de contexto que generan el acto (situación, decisión y finalidad), una relación de adecuación de medio y fin, lo que implica ciertamente una limitación a la extensión de la decisión en la medida que ésta sólo se puede extender mientras se dé un vínculo directo entre el hecho y la finalidad perseguida con el procedimiento. De este modo, las situaciones que se dan fuera de esa relación son desproporcionadas, es decir, manifiestamente excesivas”*.

43. En este orden de ideas, cabe señalar que ninguno de los elementos sobre los cuales recae el control judicial de los actos discrecionales de la administración, reconocidos por la Excm. Corte Suprema, lleva a exigir un nivel de definición de la decisión que implique especificar el cálculo específico, en números, por medio del cual cada argumento ponderado influyó en la decisión final. Lo cierto es que la decisión de la Superintendencia del Medio Ambiente cumple con expresar cada uno de los elementos reconocidos por la Excm. Corte Suprema, permitiendo el adecuado ejercicio del control judicial del acto.

44. En primer lugar, la determinación del valor o número específico de ponderación de cada circunstancia del artículo 40 de la LOSMA no se relaciona de ninguna manera con el **control de los elementos reglados de la decisión**, ya que no es una exigencia que se encuentre en ninguna norma, ya sea legal o reglamentaria; tampoco con el **control de los hechos determinantes**, ya que ello es independiente de los hechos por los cuales se pondera cada circunstancia del artículo 40 de la LOSMA, los cuales se encuentran todos expuestos en la resolución sancionatoria; ni tampoco con el **control del fin** de la decisión, ya que este también es desarrollado en todas las resoluciones sancionatorias dictadas por la SMA y se vincula con el cumplimiento del objetivo último que le encarga la LOSMA, esto es, garantizar el cumplimiento de los instrumentos de gestión ambiental. El **control de la razonabilidad de la decisión**, por su parte, tampoco requiere que se especifique el valor numérico específico con el cual se ponderó cada

<sup>8</sup> Cordero Vega, Luis. Lecciones de Derecho Administrativo. Thomson Reuters, 2 ed., 2015. p.93.





circunstancia, ya que la razonabilidad de la decisión, como lo ha afirmado la Excm. Corte Suprema, debe basarse en motivos que deben explicitarse, más allá de una mera cita de normas y hechos, *“mediante una relación circunstanciada de los fundamentos de la decisión, de manera que se acredite la racionalidad intrínseca, es decir, coherencia con los hechos determinantes y con el fin público que ha de perseguirse”*.

45. En el presente caso, **esta Superintendencia ha desarrollado exhaustivamente cada circunstancia del artículo 40 de la LOSMA, las razones por las cuales fueron o no fueron consideradas, permitiendo un control sobre dichas razones**, más allá de la mera cita de normas.

46. Por último, la Superintendencia del Medio Ambiente cumple con el control de proporcionalidad en la medida en que especifica respecto de cada una de las infracciones la descripción del hecho imputado, su disvalor jurídico, especificando cada una de las circunstancias establecidas en el artículo 40 de la LOSMA. Adicionalmente, la ley establece rangos máximos y mínimos según los cuales cada uno de estos elementos puede incidir en la multa final. Para ello, debe tenerse en cuenta que es la propia ley la que establece el primer rango al definir en el artículo 36 de la LOSMA la clasificación de infracciones leves, graves y gravísimas, clasificación que se encuentra asociada a un tipo de sanción y a un rango de multa.

47. Por los motivos expuestos, corresponde desestimar las alegaciones que a este respecto esgrimió el titular.

B.2. Alegaciones específicas asociadas a determinadas circunstancias del artículo 40 de la LOSMA.

48. Respecto a lo indicado en el **literal B.2 de la Sección III**, sobre alegaciones específicas asociadas a determinadas circunstancias del artículo 40 de la LOSMA, específicamente en lo que respecta a la ponderación del **beneficio económico** obtenido con motivo de la infracción, cabe señalar que no es efectivo como señala el titular, que en la resolución sancionatoria no se habría considerado el hecho de que Metro S.A. financió el estudio de transferencia de movilidad realizado en octubre de 2020, por la empresa consultora externa Contador y Campos Ingeniería Ltda. Es más, en el considerando 89° de la resolución recurrida se dijo expresamente que *“(...) [f]inalmente, en cuanto al desembolso efectuado por Metro para el desarrollo del estudio encargado en octubre de 2020, cabe indicar que **este ha sido efectivamente ponderado en el escenario de incumplimiento**, sin que haya permitido excluir el beneficio económico para este caso, de acuerdo la metodología descrita en la Guía de Bases Metodológicas para la determinación de sanciones ambientales.”* (el destacado es nuestro).

49. Asimismo, en lo que se refiere a la alegación en orden a que para calcular el costo de contratar la maquinaria comprometida en la RCA N° 243/2014, la SMA se remite al procedimiento sancionatorio Rol D-054-2019, haciendo una estimación del costo del excitador que debiese haber ocupado Metro en un escenario de cumplimiento, sin fundamentar detalladamente cómo se llegó a esa cifra; es necesario indicar que la fundamentación de cómo se construyó el escenario de cumplimiento en este caso y las cifras asociadas se desarrolla en los considerandos 78° a 82° de la resolución recurrida, destacándose el hecho de que dado que la empresa no aportó antecedentes que permitieran a esta SMA estimar el costo de la medida -ni en





este procedimiento ni en el procedimiento Rol D-054-2019-, se utilizó la información contenida en las cotizaciones de dos empresas italianas que este servicio solicitó en el contexto del citado procedimiento Rol D-054-2019, y en base a ellas se estimó un valor promedio entre aquellos indicados en la cotización que se consideró contenía los datos más completos, llegando a la cifra plasmada en la resolución sancionatoria.

50. En definitiva, a juicio de esta Superintendente, en la resolución recurrida se exponen adecuadamente las razones que llevaron a estimar el costo asociado a la medida que se debió haber implementado en un escenario de cumplimiento, en base a la mejor información disponible, considerando el hecho de que la empresa no ha aportado antecedentes en esta línea que permitan hacer otro tipo de estimación.

51. En otro orden de ideas, en lo que respecta a las alegaciones referentes a la ponderación de la **importancia de la vulneración al sistema jurídico de protección ambiental**, que apuntan a que el incumplimiento de la titular habría sido meramente formal, obteniéndose a su juicio los mismos resultados que se habrían obtenido en el evento de haberse empleado el método expresado en la RCA; cabe indicar que ya se ha expuesto latamente en este acto y en la resolución recurrida que los alcances de las normas ISO 7626-2:1990 e ISO 7626-5:1994 son distintos, por lo que no era indiferente la aplicación de una u otra, además, atendido a lo dispuesto en el inciso final del artículo 24 de la Ley N° 19.300, queda en evidencia y así lo concluyó esta SMA, que no resultaban sustituibles a voluntad de la empresa, las condiciones metodológicas definidas para efectuar los ensayos de verificación preliminar de los sistemas de control de vibraciones, por lo que no se trata como pretende hacer ver la empresa, de un incumplimiento meramente formal.

52. En definitiva, tal como se expuso en el considerando 109° de la resolución recurrida, ***“el ensayo efectuado por Metro no cumplió con las condiciones técnicas requeridas para hacer uso del método establecido en la parte 5 de la Norma ISO 7626; más aún, fue efectuado más de 20 meses después de haberse iniciado la operación de la Línea 3, contraviniendo el objetivo primario de un ensayo de verificación preliminar de efectividad del sistema de control de vibraciones, cual se relaciona con una evaluación preventiva de la idoneidad práctica de estas en una etapa temprana, a fin de corregir oportunamente eventuales desajustes constatados en dicha instancia. Al respecto, resulta oportuno referir que, uno de los principales efectos ambientales asociados a la operación del proyecto de la línea 3, refiere precisamente a los vibraciones y ruidos, por lo que los ensayos de verificación preliminar de los sistemas de control de vibraciones, representa una exigencia de nivel relevante dentro de la evaluación ambiental del proyecto.”*** (el destacado es nuestro).

53. De lo expuesto, queda en evidencia que la exigencia incumplida era relevante considerando el tipo de proyecto y los efectos asociados a su operación, habiendo la resolución recurrida fundamentado adecuadamente el por qué se estimó que en este caso existía una vulneración al sistema jurídico de protección ambiental de carácter medio, por lo que cabe descartar esta alegación del titular.

54. Finalmente, en relación a la alegación asociada a que sorprende que **la SMA haya decidido incrementar la sanción aduciendo principalmente a la circunstancia de que Metro es un sujeto calificado**, considerado que la realización de la medición





bajo el método ISO 7626-5:2019 no fue en ningún aspecto dolosa, sino que se debió a la intención de la empresa de ejecutar de la mejor manera posible la medición comprometida; cabe indicar que los fundamentos asociados a la aplicación de esta circunstancia fueron latamente expuestos en los considerandos 115° a 130° de la resolución recurrida, sin que el titular haya aportado nuevos antecedentes que hagan variar lo allí razonado. A mayor abundamiento, la circunstancia de sujeto calificado fue solo uno de los tantos elementos que se tuvo en consideración, habiéndose fundamentado adecuadamente y en detalle, todos los elementos de juicio que se tuvieron a la vista, y que dicen relación con las circunstancias concretas del caso, por lo que no corresponde extenderse mayormente en esta alegación de la empresa.

55. En razón de todo lo anteriormente señalado, estese a lo que resolverá esta Superintendencia.

#### RESUELVO:

**PRIMERO: Rechazar en todas sus partes el recurso de reposición** interpuesto por Gonzalo Rodríguez Belmar, en representación del titular, en contra de la Res. Ex. N° 1646/2022, de esta Superintendencia, por los motivos expuestos en la parte considerativa de la presente resolución. En consecuencia, se mantiene la sanción impuesta en la citada Res. Ex. N° 1646/2022, consistente en una multa de ciento cuatro unidades tributarias anuales (104 UTA).

**SEGUNDO: Recursos que proceden contra esta resolución y beneficio del inciso final del artículo 56 de la LOSMA.** De conformidad a lo establecido en el párrafo 4° de los Recursos de la LOSMA, en contra de la presente resolución procede el reclamo de ilegalidad ante el Tribunal Ambiental, dentro del plazo de quince días hábiles, según lo establecido en el artículo 56 de la LOSMA.

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

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

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





través del siguiente enlace: <https://www.tgr.cl/pago-de-impuestos-fiscales-y-aduaneros/>. En ambos casos, para realizar el pago deberá utilizarse el **formulario de pago N°110**.

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

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

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

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

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

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

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE, CÚMPLASE Y ARCHÍVESE



MARIE CLAUDE PLUMER BODIN  
SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE DE CHILE

BRS/RCF/IMA

**Notificación por carta certificada:**

- Representante Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. [REDACTED]
- Manuel Merino Thayer, [REDACTED]
- Junta de Vecinos N° 6, Larrain Simón Bolívar, representada por su presidenta Claudia Piracés, [REDACTED]



-Junta de Vecinos N° 9, Lynch Sur — Tobalaba, representada por su presidenta Margarita Orellana,

-Junta de Vecinos N° 8, Francisco de Villagra, representada por su presidenta Nilda Cáceres,

-Unión Comunal de Juntas de Vecinos de La Reina, representada por su presidenta María Antonieta Garrido,

**C.C.:**

- Gabinete, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Fiscalía, Superintendencia del Medio Ambiente.
- División de Sanción y Cumplimiento, Superintendencia del Medio Ambiente
- División de Fiscalización, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Departamento de Seguimiento e Información Ambiental, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Oficina Regional Metropolitana, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Oficina de Partes, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Sección de Control Sancionatorio, Superintendencia de Medio Ambiente.

Rol D-076-2021

Expediente N° 23.028/2022