

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001053  
Mil cincuenta  
y tres

Santiago, dieciocho de febrero de dos mil dieciséis.

**Vistos:**

El 2 de junio de 2014, las señoras Sandra Sánchez Pérez, Margarita Huenchupan Millavil y los señores José Ávila Ramírez y Raúl Prieto Sánchez, representantes de los comités de allegados "Los Sin Tierra" N° 2, 5, 3 y 4, respectivamente (en adelante, "los comités de allegados"), patrocinados por la abogada señora María Nora González Jaraquemada, interpusieron reclamación ante esta sede judicial, en virtud del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600. Lo impugnado, es el rechazo -conforme al silencio administrativo negativo- de la reclamación deducida ante el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, "Director Ejecutivo del SEA") en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013 (en adelante, "la RCA del proyecto"), que calificó favorablemente el proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua".

Por su parte, con fecha 14 de julio de 2014, las abogadas y profesoras de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, señoras Valentina Durán Medina y Lorena Lorca Muñoz, interpusieron por sí, reclamación judicial conforme al artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, en contra de la Resolución Exenta N° 457, de 29 de mayo de 2014, del Director Ejecutivo del SEA, que declaró inadmisibile la solicitud de invalidación presentada por las reclamantes en contra de la RCA del proyecto.

Finalmente, el 17 de febrero de 2015, la abogada y profesora de la citada Facultad, Sra. María Nora González Jaraquemada interpuso por sí, reclamación del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, en contra de la Resolución Exenta N° 98, de 30 de enero de 2015, del Director Ejecutivo del SEA, que declaró inadmisibile la solicitud de invalidación presentada en contra de misma RCA.

**I. Antecedentes de las reclamaciones**

La Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante "EFE"), es titular del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua" (en adelante: "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria"), calificado favorablemente mediante Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013. Dicho proyecto tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad de la vía para aumentar la frecuencia de los trenes de pasajeros, mejorando el nivel del servicio del eje ferroviario Santiago-Rancagua a través de un plan de mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre dichas ciudades, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados, incluyendo habilitar un servicio de alto estándar de transporte de pasajeros en el área metropolitana entre la ciudad de Santiago y la localidad de Nos.

Durante el proceso de evaluación del proyecto, iniciado el 5 de septiembre de 2012 con la presentación de la respectiva Declaración de Impacto Ambiental (en adelante "DIA"), en virtud de lo indicado en el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300, y a solicitud de organizaciones ciudadanas de la comuna de Pedro Aguirre Cerda, a saber: "Club Adulto Mayor Solidaridad y Progreso", "Junta de Vecinos Conjunto Habitacional Nueva Villa Sur", "Unidad Vecinal N°4 San Joaquín Poniente", "Comité de adelanto cultural recreativo deportivo social y de ayuda Pablo Neruda", "Liga Independiente de Futbolito Ismael Valdés" y "Junta de Vecinos José María Caro Sector A Unidad Vecinal N° 2", mediante Resolución Exenta N° 1027/2012, la Dirección Ejecutiva del SEA ordenó la apertura de un período de Participación Ciudadana, el que se extendió desde el 31 de octubre al 29 de noviembre del año 2012, periodo en el que se presentaron ciento noventa y tres observaciones de las cuales ciento ochenta y nueve fueron consideradas en la RCA del proyecto.

El 19 de junio de 2013, los comités de allegados interpusieron, conjuntamente con otros reclamantes, reclamación administrativa del artículo 30 bis de la Ley N°

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001055  
Mil cincuenta  
& cinco

19.300, ante el Director Ejecutivo del SEA, por estimar que no se habían considerado sus observaciones realizadas en el proceso de participación ciudadana (fs. 143). Dicha reclamación, junto a las interpuestas por otros reclamantes por el mismo motivo, se acumularon bajo el Rol 29/2013, mediante Resolución Exenta N° 611, de 9 de julio de 2013 (fs. 189 del cuaderno de documentos).

El 15 de octubre de 2013, doña Catalina Huerta Bau, quien interpuso junto a los reclamantes de autos la correspondiente impugnación administrativa, solicitó al Director Ejecutivo del SEA que resolviera las reclamaciones acumuladas (fs. 213A del cuaderno de documentos), ya que habían transcurrido los 30 días dentro de los cuales la autoridad debía emitir su pronunciamiento, conforme lo establece el artículo 20 en relación con el artículo 30 bis, ambos de la Ley N° 19.300. Posteriormente, el 9 de diciembre de 2013, se solicitó a la citada autoridad que certificara, conforme lo establece el artículo 65 de la Ley N° 19.880, que la reclamación administrativa no había sido resuelta dentro del plazo legal (fojas 213B del cuaderno de documentos).

El 23 de diciembre de 2013, el Director Ejecutivo del SEA dictó la Resolución Exenta N° 1.207 (fs. 214 del cuaderno de documentos), suspendiendo el conocimiento de los recursos de reclamación interpuestos en contra de la RCA del proyecto. El fundamento de dicha decisión fue que, el 7 de junio de 2013, se había presentado un recurso de protección ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago (Rol N° 31.177-2013), en contra de la Dirección Ejecutiva, en relación con la dictación de la citada RCA. Precisa la citada resolución que: *"si bien el recurso de protección señalado precedentemente ha sido interpuesto por personas distintas de aquellos que optaron por recurrir por la vía administrativa, lo cierto es que la pretensión contenida en los respectivos recursos (judicial y administrativo) se identifica en el sentido que se deje sin efecto la Resolución de Calificación Ambiental objeto de la impugnación"*.

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL**

001056  
*Milcivacota*  
*J sur*

Por otra parte, en forma paralela, el 22 de abril de 2014, las abogadas y profesoras del curso de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos, de la Facultad de Derecho de la U. de Chile, señoras Valentina Durán Medina, María Nora González Jaraquemada y Lorena Lorca Muñoz, interpusieron en forma conjunta y a título personal, una solicitud de invalidación administrativa para dejar sin efecto la Resolución Exenta N° 373 de 2013 (fs. 539). Dicha solicitud fue resuelta por el Director Ejecutivo del SEA mediante Resolución Exenta N° 457, de 29 de mayo de 2014 (fs. 573). En esta resolución, la autoridad sólo admitió a trámite la solicitud de invalidación respecto a doña María Nora González Jaraquemada, pues consideró que las otras dos solicitantes no cumplían con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley N° 19.880, al no constar sus personerías en escritura pública ni en documento privado suscrito ante notario. En la misma resolución, la autoridad decidió suspender el procedimiento de invalidación mientras no se resolviera el mencionado recurso de protección Rol N° 31.177-2013 de la Corte de Apelaciones de Santiago.

El 16 de junio de 2014, las dos solicitantes cuyas presentaciones no fueron acogidas a trámite, interpusieron una reposición ante el Director Ejecutivo del SEA, en el que pidieron ser reconocidas como parte interesada, argumentando que la invalidación del artículo 53 de la Ley N° 19.880, puede ser presentada por cualquier persona que tenga interés en la invalidación de un acto contrario a derecho. Con igual fecha, la solicitante a quien se le acogió a tramitación su solicitud, interpuso una reposición pidiendo se dejara sin efecto la suspensión del procedimiento.

Por último, el 30 de enero de 2015, el Director Ejecutivo del SEA dictó la Resolución Exenta N° 98, que revocó parcialmente la resolución N° 457 de 2014, en donde se acogía a tramitación la solicitud de invalidación sólo respecto de doña María Nora González Jaraquemada. El fundamento de la decisión obedeció a que -al igual como sucedió con las otras dos profesoras de la clínica ambiental- la solicitante no

podía ser considerada como interesada, ya que no concurren en ella los supuestos del artículo 21 de la Ley N° 19.880.

## II. De las reclamaciones judiciales

El 2 de junio de 2014, los representantes de los comités de allegados interpusieron reclamación judicial del artículo 17 N° 6 de la Ley 20.600 en contra de la decisión que, en virtud del silencio administrativo negativo, habría rechazado la reclamación administrativa en contra de la RCA del proyecto (fs. 200).

El Tribunal, previo a resolver la admisibilidad de la reclamación interpuesta, decidió, mediante resolución de fojas 240 de 27 de junio de 2014, solicitar al Director Ejecutivo del SEA que informara si había resuelto la reclamación administrativa. Ante esta solicitud, la citada autoridad administrativa mediante Oficio Ordinario N° 141.070, de 4 de julio de 2014, contestó: *"los citados recursos de reclamación, y en particular, aquel en que incide en la reclamación presentada ante su Señoría Ilustre no ha sido resuelto por la autoridad ambiental, toda vez que la citada causa rol N° 31.177-2013, en la actualidad, se encuentra en estado de estudio ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, desde el día 23 de abril de 2014, por lo que aún no ha sido resuelta mediante sentencia firme y ejecutoriada"*.

El 10 de julio de 2014, mediante resolución de fojas 297, el Tribunal ofició nuevamente al Director Ejecutivo del SEA para que informara si, antes de la dictación de la resolución que suspendió el proceso de reclamación administrativa, se había requerido por alguno de los reclamantes la certificación del silencio administrativo negativo. La autoridad administrativa, mediante Oficio Ordinario N° 141.317, de 8 de agosto de 2014 (fs. 302), respondió que: *"previo a la dictación de la citada Resolución Exenta N° 1207/2013, con fecha 9 de diciembre de 2013, doña Catalina Huerta Bau solicitó se certificara la circunstancia de haber transcurrido el plazo legal de 30 días que la Dirección*

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL**

001053  
Mil Cincuenta  
ocho

*Ejecutiva tenía para resolver el Recurso de Reclamación que presentó, en conjunto con otros reclamantes, con fecha 19 de junio de 2013".*

El 1 de septiembre de 2014, mediante resolución de fojas 307, el Tribunal admitió a tramitación la reclamación interpuesta por los representantes de los comités de allegados, siendo individualizada la causa con el Rol R N° 35-2014. Para resolver la admisibilidad se consideró que, la certificación del silencio administrativo negativo se había solicitado con anterioridad a la resolución que suspendió el procedimiento administrativo, y que el Oficio Ordinario 141.070, de 4 de julio de 2014, cumplía con el contenido que exige el artículo 65 de la Ley N° 19.880, para considerarlo como certificación suficiente. En dicha resolución, también se requirió el respectivo informe al reclamado, el que fue evacuado el 17 de septiembre de 2014 (fs. 353).

El 2 de julio de 2014, doña Cecilia Binimelis Delpiano y don Orlando Gálvez Abrigo, se hicieron parte como terceros coadyuvantes de los reclamantes (fs. 264). Por su parte, el 5 de septiembre de 2014, EFE se hizo parte como tercero coadyuvante del reclamado y presentó un recurso de reposición en contra de la resolución que había declarado admisible la reclamación, fundado en la falta de competencia del Tribunal para conocer del litigio, ya que en su opinión, el procedimiento administrativo se habría encontrado válidamente suspendido (fs. 315). El 10 de septiembre de 2014, dicho recurso fue rechazado mediante resolución de fojas 350.

Por otra parte, y en relación a las solicitudes de invalidación que no fueron admitidas a trámite por el Director Ejecutivo del SEA, el 14 de julio de 2014, las dos abogadas y profesoras cuyas solicitudes fueron rechazadas mediante Resolución Exenta N° 457 de 2014, presentaron en contra de la citada resolución (fs. 577), reclamación judicial del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, la que fue declarada inadmisibile por extemporánea, mediante resolución de fojas 613. En contra de esta resolución del Tribunal, las reclamantes interpusieron recurso de reposición y apelación

en subsidio conforme lo establece el artículo 27 de la Ley N° 20.600 (fs. 614). El tribunal rechazó la reposición, mientras que la apelación fue acogida por la I. Corte de Apelaciones de Santiago, por sentencia de 4 de noviembre de 2014 (fs. 632). Debido a lo anterior, el 25 de noviembre de 2014, el Tribunal mediante resolución de fojas 648, admitió a trámite la reclamación asignándole el Rol R N° 37-2014, acumulándola a la causa Rol R N° 35-2014. Junto con ello, en la citada resolución se requirió al SEA para que informara al tenor de la reclamación, trámite que fue evacuado por el órgano administrativo el 11 de diciembre de 2014 (fs. 661).

Por último, el 17 de febrero de 2015, la abogada cuya solicitud fue declarada inadmisibles como consecuencia de la revocación parcial de la Resolución Exenta N° 457 de 2014, presentó reclamación judicial del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, en contra de la Resolución Exenta N° 98, de 30 de enero de 2015, del Director Ejecutivo del SEA, donde se materializó la citada revocación. Dicha reclamación fue admitida a trámite por el Tribunal, el 17 de febrero de 2015, mediante resolución de fojas 746, asignándole el Rol R N° 60-2015, y siendo acumulada a la causa Rol R N° 35-2014. Junto a lo anterior, se requirió al SEA para que informara al tenor de la reclamación, trámite que fue evacuado por el órgano administrativo el 5 de marzo de 2015.

## **II.1 Argumentos de las partes**

En atención a los respectivos escritos de reclamación de fojas 200, 577 y 708, y los informes evacuados por la Dirección Ejecutiva del SEA a fojas 353, 661 y 759, así como los escritos presentados por el tercero coadyuvante del reclamado a fojas 807 y 831, los puntos discutidos por las partes son, en resumen, los siguientes.

### **II.1.1 En cuanto a la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600**

En esta reclamación, los recurrentes señalan que su observación no habría sido debidamente considerada desde el punto de vista formal, por haberse transgredido los criterios

de completitud y precisión. Ello, por cuanto no se da respuesta a la solicitud de un Estudio de Impacto Ambiental (en adelante "EIA") para la evaluación del proyecto, y la autoridad remite constantemente a proyectos de los cuales no se tiene completa información, sino ciertos antecedentes parciales entregados en anexos de la DIA o en las Adendas entregadas por el titular, lo que no puede estimarse como una debida consideración.

Los reclamantes agregan que la falta de una debida consideración a sus observaciones se traduciría en dos ilegalidades de fondo, a saber: i) que el proyecto debió ingresar para su evaluación ambiental como EIA, lo que habría sido advertido por los observantes, quienes consideran que se presentarían los efectos, circunstancias y características de las letras a) y c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300. En relación a la letra a) del citado precepto, los reclamantes señalan que habría riesgo para la salud de la población debido a que EFE no habría considerado en la evaluación de los impactos acústicos asociados al proyecto, el tránsito de los trenes de carga que circulan durante el horario nocturno. Esta omisión habría provocado que no se contemplara ninguna medida de mitigación de ruido para la etapa de operación del proyecto. Respecto a los efectos, características, y circunstancias de la letra c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, los reclamantes señalan que el proyecto involucra la modificación de los pasos vehiculares y peatonales (regulares e irregulares), sin que se tenga conocimiento del lugar en que se ubicarán, ya que la información acerca de estas obras se encontrarían detalladas en el subproyecto Seguridad y Confinamiento que no ha sido ingresado al SEIA; y ii) que existe fraccionamiento del proyecto, por cuanto EFE habría elaborado un "Master Plan" que incluye siete iniciativas de modernización ferroviaria, dentro de las cuales se contempla el proyecto "Rancagua Express", el que a su vez comprende tres subproyectos: "Seguridad y Confinamiento", "Renovación Flota Material Rodante" y "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", siendo sólo éste último evaluado ambientalmente y calificado favorablemente mediante

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL**

001061  
*Mil Sesenta y uno*

Resolución Exenta N° 373 de 2013. Agrega que el contenido de los subproyectos no incluidos en la evaluación, resultaba primordial para evaluar a cabalidad los verdaderos impactos al medio ambiente que genera el proyecto aprobado. Conforme a lo señalado, los reclamantes afirman que el titular ha fraccionado a sabiendas el proyecto dividiéndolo en tres subproyectos con el objeto de variar el instrumento de evaluación.

Por su parte, el SEA alega infracción a las reglas del silencio administrativo y la consecuente falta de legitimación de los reclamantes para accionar en contra de la calificación ambiental del proyecto. En su opinión, la solicitud de certificación se hizo con posterioridad a la fecha en que fue conocida la acción de protección interpuesta en contra de la RCA del proyecto, en consecuencia, el SEA estaba inhibido de tramitar la reclamación de acuerdo a lo señalado por el artículo 54 de la Ley N° 19.880. Agrega que la autoridad competente no ha certificado el silencio administrativo y que el Oficio Ordinario N° 141.070, de 4 de julio de 2014, emitido por la Dirección Ejecutiva del SEA, no representa una certificación propiamente tal, debido a que no han concurrido los requisitos que exige el artículo 65 de la Ley N° 19.880. A lo anterior, el tercero coadyuvante suma la alegación de incompetencia, ya que la reclamación habría sido interpuesta antes de la existencia de la certificación, lo que impediría al Tribunal conocer del reclamo de autos.

En cuanto al fondo, el reclamado señala que el proyecto no requería de un EIA, ya que los pronunciamientos de los órganos de la Administración del Estado, que participaron en la evaluación y que se vieron reflejados en el Informe Consolidado de Evaluación (en adelante "ICE"), permitieron concluir a la Dirección Ejecutiva que el proyecto no genera ni presenta las características, efectos o circunstancias contemplados en el literal a) y c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300.

Por último, respecto al fraccionamiento, señala que los subproyectos corresponden a proyectos diferentes e

independientes en el tiempo, los cuales se pueden realizar perfectamente en forma segregada o escalonada, lo que de manera alguna contraviene el artículo 11 bis de la ley. En efecto, la ejecución del proyecto Rancagua Express sería precisamente de aquellos que se exceptúan en el artículo 11 bis (ejecución por etapas), por lo cual su fraccionamiento es permitido por la legislación ambiental vigente. Por último, el reclamado hace presente que, sin perjuicio de lo anterior, el órgano competente para determinar un eventual fraccionamiento de proyecto es la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante "SMA").

**II.1.2 En cuanto a las reclamaciones del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600**

En relación a estas reclamaciones, los recurrentes argumentan que la invalidación contenida en el artículo 53 de la Ley N° 19.880, puede ser solicitada por cualquier persona, incluyendo a quienes la requieran en calidad de abogadas y profesoras del curso clínico de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Lo anterior, pese a que no hicieron observaciones ni tampoco actuaron en representación de alguna persona que las haya formulado. La calidad de interesado en el proceso de evaluación -agregan las reclamantes- no puede estar restringida únicamente a quienes formularon observaciones en el periodo de participación ciudadana, pues aquellas personas que no lo hicieron no tendrían forma de acceder a la justicia ambiental al no poder solicitar la invalidación del artículo 53 de la Ley N° 19.880 ni accionar ante los tribunales ambientales conforme al artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600.

En cuanto al fondo, reiteraron las alegaciones de fraccionamiento y que el proyecto debió ingresar para su evaluación a través de un EIA, con argumentos similares a los expuestos en la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600.

Por su parte, el reclamado señala que si bien los recurrentes solicitaron la invalidación de la RCA en sede administrativa, dicha solicitud no se acogió a trámite porque en ningún momento acreditaron su calidad de interesados o de apoderados de algún "pretendiente", por lo que no se encontraban en ninguna de las circunstancias del artículo 21 de la Ley N° 19.880, que las legitimara para solicitar la invalidación de la Resolución Exenta N° 373 de 2013. Agrega que las recurrentes no detentan titularidad de un derecho subjetivo vulnerado que pueda sustentarse por sí mismo, como tampoco acreditaron la existencia de un interés -procesal y ambiental- actual o en proceso, o algún daño o perjuicio sufrido con la mencionada RCA. Es más -precisa- sólo demostraron que, en vista de su calidad de profesoras de derecho ambiental, poseen un interés docente, académico, pedagógico, con fines morales, cosa que en ninguno de los casos obedece a un interés ambiental y jurídico. No se trata, concluye, de derechos, y por lo mismo bajo ningún respecto podrían ser consideradas legitimadas activas en autos. En relación a las alegaciones de fondo, el reclamado señala que dado la independencia y autonomía del proyecto aprobado, la evaluación y calificación ambiental únicamente debe recaer, por mandato legal, respecto a él y no sobre otros subproyectos que forman parte del gran proyecto "Rancagua Express", desarrollando similares argumentos a los sostenidos en relación a la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600.

Por último, EFE, como tercero coadyuvante del reclamado, alega la incompetencia del tribunal para conocer la reclamación judicial Rol R N° 37-2014, presentada el 14 de julio de 2014, por cuanto a esa fecha se encontraba pendiente la resolución de un recurso de reposición en contra de la misma resolución reclamada en sede jurisdiccional, la que fue resuelta recién el 30 de enero de 2015, mediante Resolución Exenta N° 98.

## I.2 Continuación del proceso de reclamación

El 20 de marzo de 2015, EFE presentó un escrito a fojas 869 acompañando veinticuatro documentos que fueron incorporados al expediente en cuaderno separado.

El 25 de marzo de 2015, según consta en certificado de fojas 979, se llevó a cabo la vista de la causa con la concurrencia de los abogados señoras María Nora González Jaraquemada y Valentina Durán Medina, por la parte reclamante; Sr. Javier Naranjo Solano, por la parte reclamada; y señores Ezio Costa Cordella y Javier Vergara Fisher, por los terceros coadyuvantes de la parte reclamante y reclamada, respectivamente.

El 8 de enero de 2016, el Tribunal decretó a fojas 1002, las siguientes medidas para mejor resolver: i) solicitar a la SMA que informara si existían denuncias sobre un supuesto fraccionamiento del proyecto aprobado mediante Resolución Exenta N° 373 de 2013, y ii) solicitar al SEA que informara si los otros dos subproyectos del denominado proyecto "Rancagua Express" habían o no ingresado a evaluación ambiental. Las respectivas solicitudes fueron contestadas por las autoridades requeridas el 12 y 14 de enero de 2016, respectivamente. En su respuesta, la SMA se señaló que sí existen denuncias de fraccionamiento en contra de EFE, en relación al proyecto aprobado, las que fueron admitidas a tramitación y se encuentran en etapa de instrucción. Por su parte, el SEA informó que ninguno de los denominados subproyectos ha ingresado al SEIA.

Finalmente, el 18 de enero de 2016, la causa quedó en estado de acuerdo mediante resolución de fojas 1007.

**CONSIDERANDO:**

**Primero.** Que, durante el desarrollo de esta parte considerativa, el Tribunal abordará, conforme a los argumentos expuestos por las partes, los siguientes tópicos:

I. Reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600

I.1 Sobre el silencio administrativo

I.1.1 Consideraciones generales

I.1.2 Aplicación del artículo 54 de la Ley N° 19.880

I.1.3 Ingreso de reclamación judicial antes de la certificación

I.1.4 Titularidad para solicitar la certificación del silencio administrativo y efectos

I.1.5 El Oficio Ordinario N° 141.070 como certificación suficiente

I.2 Sobre el fondo de la reclamación

I.2.1 Consideraciones generales

I.2.1.1 Sobre la participación ciudadana

I.2.1.2 Sobre la debida consideración de las observaciones ciudadanas

I.2.2 Sobre la debida consideración de las observaciones de los reclamantes de autos

I.2.2.1 Sobre la necesidad de contar con la información de los subproyectos durante la evaluación ambiental del proyecto aprobado

I.2.2.2 Sobre si la información de los citados subproyectos, existe, es completa, se encontraba disponible, y si las observaciones relacionadas con ruido y conectividad fueron debidamente consideradas

I.2.3 Sobre la alegación referida a la vía de ingreso del proyecto

I.2.3.1 Letra a) del artículo 11 de la Ley N°19.300

I.2.3.2 Letra c) del artículo 11 de la Ley N°19.300

I.2.4 Sobre la alegación de fraccionamiento

II) Reclamaciones del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600

I. RECLAMACIÓN DEL ARTÍCULO 17 N° 6 DE LA LEY N° 20.600

I.1 SOBRE EL SILENCIO ADMINISTRATIVO

**Segundo.** Que, de acuerdo a lo señalado en la parte expositiva de esta sentencia, los recurrentes interpusieron reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, en contra de la decisión que rechazó la reclamación del artículo 30 bis de la Ley N° 19.300 que presentaron en sede administrativa (en adelante "reclamación PAC"), por aplicación de la ficción legal asociada al silencio administrativo negativo. Una vez ingresada la reclamación y luego de una serie de aclaraciones requeridas por el Tribunal al Director Ejecutivo del SEA -desarrolladas con detalles en las consideraciones siguientes- se decidió admitirla a trámite, otorgándole al Oficio Ordinario N° 141.070, del Director Ejecutivo del SEA, el carácter de certificación suficiente del silencio administrativo negativo. Esta decisión fue cuestionada por el reclamado y el tercero coadyuvante de éste, EFE, quienes alegaron una serie de supuestas contravenciones a las reglas del silencio administrativo, que influirían en la legitimación activa de los reclamantes para ocurrir ante el Tribunal y en la competencia de éste para conocer de la presente reclamación. Dichas contravenciones se relacionan con los siguientes temas, a saber: i) aplicación del artículo 54 de la Ley N° 19.880; ii) ingreso de reclamación judicial antes de la certificación; iii) titularidad para solicitar la certificación y efectos del silencio administrativo; y iv) el Oficio Ordinario N° 141.070 como certificación suficiente.

I.1.1 Consideraciones Generales

**Tercero.** Que, antes de ser abordados los temas señalados en el considerando anterior, el Tribunal estima conveniente desarrollar algunas consideraciones generales sobre la institución del silencio administrativo negativo, regulado en los artículos 65 y 66 de la Ley N° 19.880. El primero de ellos señala que: "*Se entenderá rechazada una solicitud que no sea resuelta dentro del plazo legal cuando ella afecte el patrimonio fiscal. Lo mismo se aplicará en los casos en que*

la Administración actué de oficio, cuando debe pronunciarse sobre impugnaciones o revisiones de actos administrativos o cuando se ejercite por parte de alguna persona el derecho de petición consagrado en el numeral 14 del artículo 19 de la Constitución Política. En los casos del inciso precedente, el interesado podrá pedir que se certifique que su solicitud no ha sido resuelta dentro de plazo legal. El certificado se otorgará sin más trámite, entendiéndose que desde la fecha en que ha sido expedido empiezan a correr los plazos para interponer los recursos que procedan". Por su parte, el artículo 66 del citado cuerpo legal establece que: "los actos administrativos que concluyan por aplicación de las disposiciones de los artículos precedentes, tendrán los mismos efectos que aquellos que culminaren con una resolución expresa de la administración, desde la fecha de la certificación respectiva".

**Cuarto.** Que, el silencio administrativo ha sido conceptualizado por la doctrina como "una garantía para el ciudadano, en cuanto por una ficción legal se entenderá que su solicitud ha sido aprobada; es decir, se entiende que hay un acto administrativo presunto de contenido favorable. O, por el contrario, si procediere, se entiende rechazada (silencio negativo), y por tanto, producirá el efecto de abrir la vía impugnatoria" (BERMUDEZ SOTO, Jorge, "Derecho Administrativo General" 1° ed. p. 126). En igual sentido, otro tratadista ha expresado que "[...]será el particular quien tendrá la facultad de entender o no que su solicitud ha sido denegada, lo que no sucede automáticamente.[...] En caso que el particular no ejerza la facultad otorgada, esperará que la administración dicte la resolución definitiva, y en tanto no lo haga, notificándole el correspondiente acto administrativo terminal, el particular puede, en cualquier momento, ejercer la facultad, teniendo por denegada su solicitud y produciéndose los efectos de ese silencio (CORDERO VEGA, Luis, "Lecciones de Derecho Administrativo" 2ed. P.286).

**Quinto.** Que, de acuerdo a lo señalado anteriormente, el silencio administrativo negativo se presenta como una

institución que se encuentra establecida en favor del administrado para poder asegurar su derecho de acceder a la justicia. Lo anterior, ha sido reconocido expresamente al señalarse que la "simple actitud de no resolver expresamente sobre las pretensiones deducidas por los administrados configura un obstáculo que resquebraja el sistema jurídico-administrativo, vulnerando el deber de respuesta frente al derecho de petición (art. 19 N° 14 CPR) y el principio de servicialidad de la Administración del Estado que la sujeta al deber de funcionamiento continuo y permanente (Art. 8 LOCBGAE). La técnica del silencio administrativo intenta superar estos inconvenientes disponiendo la producción de determinadas consecuencias [...], configurando una garantía del interesado ante la pasividad de la Administración. Su objetivo esencial es asegurar el derecho de acceso a la justicia, a la garantía del proceso contencioso-administrativo, o bien la efectividad de otros derechos de carácter sustantivo que pueden resultar bloqueados por la inactividad de la Administración, atribuyéndole al silencio el carácter de decisión estimatoria (positiva) o desestimatoria (negativa)" (JARA SCHNETTLER, Jaime, "Acto y Procedimiento Administrativo". Apuntes Magister en Derecho Constitucional, Pontificia Universidad Católica, 2009, pp. 168-169).

**Sexto.** Que, por su parte, de acuerdo a los preceptos legales citados y profundizados por la doctrina, los requisitos para que opere el silencio administrativo negativo son los siguientes: i) que la solicitud original no sea resuelta dentro de plazo legal; ii) que la misma afecte al patrimonio fiscal cuando la Administración actúe de oficio, o cuando se trate de solicitudes de impugnación o revisiones de actos administrativos, o cuando la solicitud se haga en ejercicio del derecho de petición consagrado en el numeral 14 del artículo 19 de la Constitución Política de la República; y, iii) que la solicitud de certificación sea realizada por parte interesada.

**Séptimo.** Que, de acuerdo al artículo 65 de la Ley N° 19.880, el efecto del silencio administrativo negativo es la configuración de la ficción legal que entiende rechazada la solicitud realizada por el administrado, desprendiéndose del artículo 66 del citado estatuto legal, que los efectos de dicha decisión ficta se encuentran diferidos al momento en que se certifica el silencio. Así, la decisión ficta tiene existencia jurídica desde el momento en que se cumplen los requisitos y se solicita la certificación respectiva. Lo anterior, se encuentra respaldado en el hecho que la propia disposición señala que, requerida dicha certificación, la autoridad no puede hacer otra cosa que otorgarla "sin más trámite".

**Octavo.** Que, el hecho que exista una decisión (ficta) desde el momento en que se solicita la certificación del silencio administrativo, ha sido reconocido reiteradamente por la Contraloría General de la República (en adelante, "CGR"), al señalar que: *"cabe precisar que para que lo dispuesto en los artículos 65 y 66 pueda tener efecto, debe entenderse que desde la fecha en que el interesado solicita la certificación del transcurso del plazo, la autoridad administrativa se encuentra impedida de resolver expresamente el asunto, por haber operado el silencio administrativo negativo, estando sólo facultada para proceder a la emisión sin más trámite del certificado que acredite que la reclamación no ha sido resuelta dentro de plazo legal"* (Dictamen N° 64.972, de 20 de noviembre de 2009, pudiendo consultarse, en igual sentido, los dictámenes N° 64.990, de 20 de noviembre de 2009, N° 73.175, de 12 de noviembre de 2013 y N° 76.797, de 22 de noviembre de 2013, entre otros).

**Noveno.** Que, finalizadas las consideraciones generales, corresponde, a continuación, abordar los temas relacionados con las supuestas contravenciones a las reglas del silencio administrativo negativo en el caso de autos.

**I.1.2 Aplicación del artículo 54 de la Ley N° 19.880**

**Décimo.** Que, sobre este punto, el reclamado afirma que ha existido infracción a las reglas del silencio administrativo, dado que se encontraba pendiente ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago el recurso de protección Rol N° 31.177-2013, interpuesto con fecha 7 de junio de 2013, con una pretensión y línea argumentativa idéntica a la reclamación PAC, interpuesta en sede administrativa por los reclamantes de autos. El reclamado agrega que el tribunal de alzada, mediante Oficio N° 804 de 22 de octubre de 2013, recepcionado por el Servicio el 30 de octubre del mismo año, le solicitó que informara al tenor del recurso interpuesto, y que el 21 de noviembre de 2013, los reclamantes de autos se hicieron parte en el mencionado recurso de protección. Fue en este contexto -agrega- que el 9 de diciembre de 2013, doña Catalina Huerta Bau solicitó la certificación del silencio administrativo, es decir, con posterioridad a la fecha en que fue conocida la acción de protección. Por ello, y dado lo prescrito en el artículo 54 de la Ley N° 19.880, la Dirección Ejecutiva del SEA se encontraba obligada a abstenerse de conocer y pronunciarse sobre la reclamación PAC, ya que la materia se encontraba sometida al conocimiento de los Tribunales de Justicia.

**Undécimo.** Que, para una correcta resolución del asunto, se hace necesario que, de acuerdo a los antecedentes que obran en autos, se establezcan los hitos más relevantes de la tramitación del citado recurso de protección y de la reclamación PAC, con el objeto de esclarecer la relación entre ellos. En este contexto, los principales puntos de tramitación fueron los siguientes: i) el 7 de junio de 2013, se interpuso ante la I. Corte de Apelaciones de Santiago, recurso de protección Rol N° 31.177, declarado inadmisibile por resolución de 11 de junio de 2013, por cuanto *"los hechos descritos, exceden las materias que deben ser conocidas por el presente recurso, atendida su naturaleza cautelar, teniendo en consideración que para el conocimiento de estos asuntos existe un procedimiento contenido en la Ley N° 20.600, que crea los Tribunales Ambientales, todo lo cual*

*impide que esta acción tutelar pueda ser acogida a trámite";*

ii) el 14 de junio de 2013, los recurrentes de protección presentaron una reposición que fue rechazada por resolución de 18 de junio de 2013; iii) el 19 de junio de 2013, los reclamantes de autos interpusieron ante el SEA, reclamación PAC en contra de la Resolución Exenta N° 373 de 2013, la que fue admitida a tramitación mediante Resolución Exenta N° 661, de 9 de julio de 2013 y acumulada, junto a otras reclamaciones PAC, al expediente administrativo rol 29/13. El 30 de julio del mismo año, EFE solicitó aumento de plazo para remitir los antecedentes requeridos por la autoridad, lo que fue acogido por ésta mediante Resolución Exenta N° 744, de 21 de agosto de 2013. El 15 de octubre de 2013, doña Catalina Huerta Bau, solicitó al entonces Director Ejecutivo, Sr. Ricardo Irrarrázaval, que resolviera las reclamaciones PAC por haber transcurrido el plazo legal para pronunciarse; iv) el 12 de noviembre de 2013, y como consecuencia de lo resuelto por la Excelentísima Corte Suprema conociendo de un recurso de hecho, la I. Corte de Apelaciones de Santiago declaró admisible el recurso de protección Rol N° 31.177 y pidió informe al recurrido; v) el 9 de diciembre de 2013, doña Catalina Huerta Bau, solicitó al Director Ejecutivo del SEA, que certificara el transcurso legal del plazo de treinta días fatales que contempla el artículo 20 de la Ley N° 19.300. Ante ello, el 23 de diciembre de 2013, la autoridad administrativa dictó la Resolución Exenta N° 1207, mediante la cual decidió suspender el conocimiento de las reclamaciones PAC *"[...] hasta que no se resuelva de manera firme y ejecutoriada el recurso de protección señalado en el numeral 3 de los vistos";* y vi) el 23 de septiembre de 2014, la I. Corte de Apelaciones de Santiago rechazó el recurso de protección, por tratarse de materias que debían ser resueltas en sede de la nueva institucionalidad jurisdiccional ambiental. Dicha decisión fue confirmada por la Excelentísima Corte Suprema, por sentencia de 29 de diciembre de 2014, que señala: *"[...] no cabe sino concluir que la pretensión hecha valer en esta sede -que supone declaraciones, valoraciones y decisiones técnicas- escapa de los márgenes de la presente acción cautelar de urgencia intentada, razones todas por las*

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001072  
Mil setenta  
& Dos

que el recurso analizado no puede prosperar y debe ser desestimado".

**Duodécimo.** Que, conforme a lo expuesto en el considerando anterior, existen al menos dos hechos fundamentales que permitirán resolver el punto controvertido. El primero de ellos, es que la solicitud de certificación fue requerida por una de las reclamantes PAC el 9 de diciembre de 2013. El segundo, es que la suspensión del procedimiento administrativo se ordenó recién el 23 de diciembre de 2013, mediante la dictación de la Resolución Exenta N° 1.207, es decir, casi cinco meses y medio después que se admitió a tramitación la reclamación PAC, y catorce días después de ingresada la solicitud de certificación.

**Decimotercero.** Que, al no estar suspendido el procedimiento administrativo sino sólo a partir del 23 de diciembre de 2013, se encontraba corriendo, desde que se admitieron a trámite las reclamaciones PAC, el plazo legal y fatal de treinta días contenido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, dentro del cual el Director Ejecutivo del SEA debía resolver dichas reclamaciones. De acuerdo a lo señalado, al momento de solicitarse la certificación del silencio administrativo negativo, conforme a lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley N° 19.880, el citado plazo se encontraba vencido con creces.

**Decimocuarto.** Que, tal como se señaló en las consideraciones generales, el silencio administrativo es una institución establecida en favor del administrado ante la inactividad de la Administración, la que no puede beneficiarse de su propia negligencia. En el ejercicio de esta facultad, cumpliéndose todos los requisitos de procedencia del silencio administrativo negativo, y no encontrándose legalmente suspendido el conocimiento de las reclamaciones PAC, doña Catalina Huerta Bau solicitó al Director Ejecutivo del SEA que certificara que la correspondiente reclamación administrativa no había sido resuelta dentro del plazo legal, quedando la Administración obligada a certificar "sin más trámite" lo solicitado. Como se ha señalado, en este contexto, la Administración sólo podía certificar el

transcurso del tiempo y no suspender el procedimiento catorce días después, evitando con ello dar cumplimiento a la obligación establecida en la ley.

**Decimoquinto.** Que, la autoridad administrativa no puede justificar su omisión de resolver las reclamaciones PAC dentro de plazo legal, dando a entender que se encontraba inhibida para ello al existir un recurso de protección pendiente ante la I. Corte de Apelaciones de Santiago. Dicho argumento no puede prosperar, toda vez que la inhibición a la que alude el reclamado no opera de pleno derecho y sólo tiene efectos desde la fecha en que se suspendió legalmente el conocimiento de las reclamaciones PAC, esto es, desde el 23 de diciembre de 2013.

**Decimosexto.** Que, además, el argumento de la reclamada es inconsistente porque, si se entendiera que la inhibición del artículo 54 operaba de pleno derecho, habría sucedido desde que fue declarado admisible el recurso de protección, lo que aconteció más de cuatro meses después de que se habían acogido a trámite las reclamaciones PAC, período que jamás pudo entenderse suspendido por una vía judicial que no estaba abierta. Además, la inhibición a la que alude el artículo 54, no impide certificar el transcurso del tiempo, sino que resolver el fondo del asunto.

### **I.1.3 Ingreso de reclamación judicial antes de la certificación**

**Decimoséptimo.** Que, sobre el particular, EFE, tercero coadyuvante del reclamado, a fojas 834, alega la incompetencia del Tribunal, al no existir acto alguno contra el que se pueda recurrir, dado que la reclamación de autos fue interpuesta el 2 de junio de 2014, es decir, antes de la certificación del silencio negativo que, de acuerdo al criterio del Tribunal, se realizó el 4 de julio del mismo año. Agrega que en la especie se presenta un caso de incompetencia absoluta en razón del factor materia, ya que de acuerdo a lo señalado en el artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, para que el Tribunal sea competente, debe existir necesariamente una determinación del Comité de Ministros o

del Director Ejecutivo del SEA que resuelva el recurso administrativo. Dicha determinación puede ser real o ficta, en la medida que se cumplan los requisitos establecidos por la ley para que se configure tal ficción, requisitos que en este caso no se cumplirían.

**Decimoctavo.** Que, sobre el punto alegado, cabe precisar que la regla de competencia para el conocimiento de la reclamación de autos se encuentra en el artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, que señala: "*Competencia. Los Tribunales Ambientales serán competentes para: [...] 6) Conocer de las reclamaciones que interponga cualquier persona natural o jurídica en contra de la determinación del Comité de Ministros o Director Ejecutivo que resuelva el recurso administrativo cuando sus observaciones no hubieren sido consideradas en el procedimiento de evaluación ambiental, en conformidad con lo dispuesto en los artículos 29 y 30 bis de la Ley N° 19.300, en relación con el artículo 20 de la misma ley [...]*". Por tanto, de acuerdo a lo señalado en el precepto citado, el conocimiento del Tribunal recae, en este caso, en lo resuelto por el Director Ejecutivo del SEA sobre la reclamación administrativa presentada por quienes fueron parte en un proceso de participación ciudadana, pudiendo ser una resolución expresa o bien una decisión ficta por aplicación de las reglas del silencio administrativo negativo.

**Decimonoveno.** Que, tal como se señaló en las consideraciones generales, el silencio administrativo constituye una garantía para el ciudadano, en cuanto por una ficción legal se entiende que su solicitud ha sido rechazada. En el caso de autos, dicha facultad se ejerció el 9 de diciembre de 2013, por doña Catalina Huerta Bau, quien solicitó se certificara la circunstancia de haber transcurrido el plazo de 30 días que la Dirección Ejecutiva del SEA tenía para resolver la reclamación PAC que presentó junto a los reclamantes de autos el 19 de junio de 2013 (fs. 143).

**Vigésimo.** Que, al ejercer la reclamante PAC la facultad de optar por el silencio administrativo negativo a través de la

solicitud de certificación, se cumplen los requisitos para que pueda operar la ficción legal que tiene por rechazado el recurso PAC, cuyo efecto se encontrará diferido, como se explicó en las consideraciones generales, hasta que la autoridad certifique el silencio administrativo. Luego, la certificación vino a constatar una situación ya configurada.

**Vigésimo primero.** Que, en el caso de autos, por tanto, la "determinación ficta" se encontraba configurada desde el momento en que, habiéndose cumplido los requisitos legales, el administrado ejerció su facultad y solicitó a la Administración que certificara que la reclamación no había sido resuelta dentro de plazo legal. En rigor, el efecto asociado a la negativa de la autoridad de emitir el certificado "sin más trámite" teniendo el deber de hacerlo, no es la ausencia de una "determinación ficta", sino que ésta aún no produce sus efectos, los que en este caso, se generaron desde la certificación mediante el Oficio Ordinario N° 141.070, de 4 de julio de 2014, del Director Ejecutivo del SEA.

**Vigésimo segundo.** Que, por último, se agrega que el Tribunal declaró admisible la reclamación recién el 1 de septiembre de 2014, cuando ya se había certificado el silencio negativo mediante Oficio Ordinario N° 141.070, de 4 de julio de 2014, del Director Ejecutivo del SEA, documento que fue considerado por el Tribunal como certificación suficiente.

#### **I.1.4 Titularidad para solicitar la certificación del silencio administrativo y efectos**

**Vigésimo tercero.** Que, en este punto, el reclamado afirma que no se han cumplido los requisitos para la procedencia del silencio administrativo negativo, toda vez que la autoridad competente no lo ha certificado en caso alguno a solicitud de la parte interesada. Agrega que sólo aquellos interesados en el procedimiento administrativo podrán solicitar la certificación que dé lugar al silencio administrativo negativo, por lo que dicha facultad se encontraría estrictamente reservada a ellos, excluyendo a otros agentes

vinculados, ya sean órganos administrativos o Tribunales de Justicia, como habría ocurrido en el presente caso en que fue el Tribunal el que habría constatado y certificado el silencio administrativo.

**Vigésimo cuarto.** Que, con todo -precisa el reclamado- el efecto del silencio negativo sería acotado respecto de cada uno de los interesados que lo promovieron y no extensivo a los demás intervinientes. Ello implicaría que cada reclamante se encontraría habilitado para solicitar la aplicación de las reglas del silencio administrativo sólo respecto de su recurso de reclamación. En el presente caso, aclara, sólo una reclamante en sede administrativa solicitó la certificación del silencio, y no los restantes que dedujeron dicho recurso de forma conjunta. Por otra parte, sostiene que los cuatro reclamantes que accionaron en sede jurisdiccional no corresponderían a la totalidad de las personas que obran de manera conjunta en sede administrativa, comprendidas en el recurso deducido el 19 de junio de 2013, ante la Dirección Ejecutiva, antecedente en el cual se funda la legitimidad activa de los reclamantes. Lo anterior, en consecuencia, determinaría una infracción a lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley N° 19.880, pues se le habrían conferido efectos al silencio que no se habían generado.

**Vigésimo quinto.** Que, a juicio del Tribunal, la alegación del reclamado referida a que la certificación del silencio administrativo negativo no fue solicitada por parte interesada debe ser desestimada. Lo anterior, dado que, quien requirió la certificación ante el Director Ejecutivo del SEA, el 9 de diciembre de 2013, fue doña Catalina Huerta Bau, reclamante PAC, cuyo carácter de interesada fue reconocido por la propia autoridad administrativa, mediante Resolución Exenta N° 611, de 9 de julio de 2013, que admitió a trámite la reclamación que interpuso junto a los reclamantes de autos en sede administrativa. Por otra parte, no es efectivo, como sostiene el reclamado, que haya sido otra persona o institución, en este caso el Tribunal, quien solicitó la certificación del silencio, ya que el Tribunal se limitó a

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001077  
M. J. S. Silva  
J. S. Silva

reconocer que el contenido de un oficio emitido y firmado por el Director Ejecutivo del SEA era certificación suficiente.

**Vigésimo sexto.** Que, en cuanto a la alegación del reclamado sobre el alcance acotado que tendría el efecto del silencio administrativo negativo, el Tribunal debe señalar que, en el caso particular de autos, la reclamación PAC que antecede a la reclamación ante el Tribunal fue interpuesta conjuntamente por la solicitante de la certificación del silencio administrativo, doña Catalina Huerta Bau, con otros observantes, entre los cuales se encuentran los reclamantes de autos, en un mismo escrito y con la misma pretensión, que es dejar sin efecto la RCA del proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria".

**Vigésimo séptimo.** Que, por su parte, es manifiesta la interrelación que existe entre todas las observaciones realizadas por los reclamantes durante el proceso de participación ciudadana, ya que todas ellas se relacionan con el reproche respecto a un posible fraccionamiento del proyecto y a que éste debió ingresar al SEIA como EIA y no como DIA.

**Vigésimo octavo.** Que, en este contexto, la divisibilidad de la decisión ficta y sus efectos en los términos expuestos por el reclamado es totalmente contraria al fundamento del silencio administrativo y de las garantías que se encuentran tras esta institución, considerando que dicha solicitud está dirigida justamente a destrabar la demora y poner fin a los efectos negativos que la inactividad de la Administración provoca a todos quienes ejercen un medio de impugnación que no es resuelto dentro de plazo legal. Así, al entenderse agotada la vía administrativa, los reclamantes, hayan o no solicitado la certificación del silencio, no ven afectada la defensa de sus pretensiones, sino que por el contrario, quedan habilitados para presentar, si así lo estiman conveniente, sus recursos ante los Tribunales de Justicia.

**Vigésimo noveno.** Que, además, desde el punto de vista procedimental, tampoco tiene sentido la divisibilidad alegada

por el reclamado. De ser efectiva, ello implicaría que se mantendría abierta una vía judicial para conocer de una decisión que aún dependería de la Administración mientras el silencio no sea requerido por todos y cada uno de quienes puedan solicitarlo, o hasta que la Administración resuelva expresamente. Esto último, podría generar problemas asociados a la existencia de procedimientos paralelos, como son los dobles pronunciamientos y decisiones contradictorias, contrarias al principio de economía procesal y certeza jurídica. La coherencia del sistema recursivo y la necesidad de evitar decisiones contradictorias y asegurar el debido orden consecutivo legal de los recursos, ha sido reconocida expresamente por la Excelentísima Corte Suprema, en causa Rol R N° 7451-2013, donde señala que: *"El principio procedimental del orden consecutivo legal indudablemente recogido por el legislador al establecer la competencia del Tribunal Ambiental exige que el conocimiento de las reclamaciones como la deducida en autos y como la interpuesta ante el Comité de Ministros por Sergio Isidoro Reiss Greenwood deba serlo conforme a un ordenamiento que permita concluir la tramitación del asunto de que se trata ante la judicatura, esto es, que entregue la decisión definitiva de la cuestión al órgano jurisdiccional y no a una autoridad administrativa como acontecería en la especie de resolverse la reclamación ante el Comité de Ministros una vez fallados los recursos de casación sometidos al conocimiento de esta Corte"* (Considerando Quinto).

**Trigésimo.** Que, por último, el Tribunal en sentencia Rol R N° 34-2014, considerando Decimonoveno señaló que: *"(...) la interposición paralela de reclamaciones administrativas y judiciales puede sin duda favorecer decisiones contradictorias, y con ello alimentar una innecesaria incertidumbre jurídica en el contencioso administrativo ambiental"*. En dicha oportunidad, el Tribunal se abstuvo, en consecuencia, de conocer la respectiva reclamación mientras no existiera una decisión en sede administrativa.

**I.1.5 El Oficio Ordinario N° 141.070 como certificación suficiente**

**Trigésimo primero.** Que, por último, el reclamado señala que el Oficio Ordinario N° 141.070, de 4 de julio de 2014, emitido por el Director Ejecutivo del SEA, dando cumplimiento a lo ordenado por el Tribunal, no representaría una certificación de silencio administrativo propiamente tal, debido a que no habrían concurrido los requisitos que exige el artículo 65 de la Ley N° 19.880. Lo anterior, implicaría que no habría existido agotamiento de la vía administrativa y que, al no poseer los reclamantes un acto desestimatorio contra el cual recurrir, habrían carecido, por una parte, de legitimación activa para interponer la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, y, por la otra, se habría cuestionado la competencia del Tribunal.

**Trigésimo segundo.** Que, como se señaló en las consideraciones generales, los requisitos del silencio administrativo negativo son los siguientes: i) que la solicitud original no sea resuelta dentro de plazo legal; ii) que la misma afecte al patrimonio fiscal cuando la administración actúe de oficio, cuando se trate de solicitudes de impugnación o revisiones de actos administrativos, o cuando la solicitud se haga en ejercicio del derecho de petición consagrado en el numeral 14 del artículo 19 de la Constitución Política de la República; y, iii) que la solicitud de certificación sea realizada por parte interesada.

**Trigésimo tercero.** Que, el primer requisito, esto es el transcurso del plazo legal, se encuentra debidamente acreditado en las consideraciones referidas a la aplicación del artículo 54 de la Ley N° 19.880, donde se establece que, al no estar legalmente suspendido el procedimiento administrativo sino sólo a partir del 23 de diciembre de 2013, se encontraba corriendo el término de treinta días fatales que, conforme al inciso primero del artículo 20 de la Ley N° 19.300, tenía el Director Ejecutivo del SEA para resolver; y que dicho plazo se encontraba vencido al momento

de solicitarse la certificación del silencio, habiendo transcurrido más de cuatro meses desde que las reclamaciones PAC fueron admitidas a trámite.

**Trigésimo cuarto.** Que, respecto del segundo requisito, relativo a la naturaleza de la solicitud, es un hecho indubitado que ésta se relacionaba con impugnaciones o revisiones de actos administrativos. En efecto, la solicitud implicaba resolver las reclamaciones interpuestas en virtud del artículo 30 bis de la Ley N° 19.300, que es la vía especial de impugnación que tienen aquellas personas naturales o jurídicas que estiman que sus observaciones, realizadas dentro de un proceso de participación ciudadana, no han sido debidamente consideradas.

**Trigésimo quinto.** Que, en cuanto al tercer requisito, esto es, que la solicitud de certificación haya sido realizada por persona interesada, es indiscutible que doña Catalina Huerta Bau, cuya reclamación PAC fue admitida a tramitación por el Director Ejecutivo del SEA, mediante Resolución Exenta N° 611, de 9 de julio de 2013, tenía sin lugar a duda el interés para solicitar la certificación a la que se refiere el inciso final del artículo 65 de la Ley N° 19.880.

**Trigésimo sexto.** Que, habiendo concurrido, por lo tanto, todos los requisitos de procedencia del silencio administrativo negativo, y ante la solicitud de certificación del mismo, al Director Ejecutivo del SEA sólo le quedaba certificar "sin más trámite" que las reclamaciones no habían sido resueltas dentro del plazo legal. Sin embargo, lejos de eso, como se señaló precedentemente, decidió, catorce días después de la solicitud de certificación y casi cinco meses y medio después de que se admitieron a tramitación las reclamaciones PAC, suspender el procedimiento administrativo mediante Resolución Exenta N° 1.207, de 23 de diciembre de 2013.

**Trigésimo séptimo.** Que, en este contexto, el 2 de junio de 2014, se presentó, ante el Tribunal, reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600 en contra de la decisión que

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001081  
Milochuta  
8 no

rechazó las reclamaciones PAC de los recurrentes por aplicación del silencio administrativo negativo (fs.200). El 27 de junio de 2014 (fs. 240), el Tribunal ofició al Director Ejecutivo del SEA para que éste informara si la reclamación administrativa interpuesta en contra de la RCA del proyecto, había sido objeto de pronunciamiento y, en caso afirmativo, indicara la fecha de dicha resolución. La autoridad administrativa respondió, mediante Oficio Ordinario N° 141.070, de 4 de julio de 2014 (fs. 294), concluyendo que: "[...] en atención a que se interpuso un recurso de protección ante la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago en contra de la RCA N° 373/2013 [...] esta autoridad resolvió mediante Resolución Exenta N° 1207/2013, suspender el conocimiento y resolución de los mentados recursos administrativos, en tanto no se resuelva de manera firme y ejecutoriada el citado recurso de protección [...] 5. Atendido a lo anteriormente expuesto, es del caso señalar que los citados recursos de reclamación y, particularmente, aquel en que incide en la reclamación judicial presentada ante su Señoría Ilustre, no ha sido resuelto por esta autoridad ambiental [...]".

**Trigésimo octavo.** Que, una vez recibido el citado oficio, el Tribunal, mediante resolución de 10 de julio de 2014 (fj.297), solicitó al Director Ejecutivo del SEA que precisara si antes de la suspensión del procedimiento administrativo al que hizo referencia en su oficio, alguno de los reclamantes había solicitado la certificación del silencio administrativo negativo. Dicha información fue evacuada por la autoridad administrativa, el 8 de agosto de 2014, mediante Oficio Ordinario N° 141.317 (fs. 302), señalando: "[...] 2. Que, respecto a lo consultado por este Ilustre Tribunal, cabe informar que, previo a la dictación de la citada Resolución Exenta N° 1207/2013, con fecha 9 de diciembre de 2013, doña Catalina Huerta Bau solicitó se certificara la circunstancia de haber transcurrido el plazo legal de 30 días que la Dirección Ejecutiva tenía para resolver el Recurso de Reclamación que presentó, en conjunto con otros reclamantes, con fecha 19 de junio de 2013. 3. A este respecto cabe señalar que la certificación solicitada no

se materializó en los hechos en razón de encontrarse impedida esta Dirección Ejecutiva de resolver el citado recurso de reclamación, por los motivos señalados en el numeral 1 del presente oficio. Lo anterior es así por cuanto a la época de la solicitud de certificación antedicha, específicamente desde el día 30 de octubre de 2013, el Servicio de Evaluación estaba en conocimiento de la revisión de la RCA n° 373/13, ante los Tribunales de Justicia [...]”.

**Trigésimo noveno.** Que, los certificados se encuentran dentro de los actos administrativos de comprobación o constancia, que se caracterizan por ser de aquellos que constatan hechos o situaciones. Estos actos de certificación se clasifican en comprobaciones simples o valorativas. Los primeros se refieren a la constatación del hecho o la situación. Las valorativas contienen, además, un elemento de juicio, pero con prevalencia del elemento de la constatación por sobre aquél (V. JARA SCHNETTLER, Jaime, op. cit. p.24). De acuerdo a esta definición, la certificación a la que alude el artículo 65 de la Ley N° 19.880, es un acto de constancia simple, que se refiere únicamente a la constatación de que la solicitud no ha sido resuelta dentro de plazo legal, pero no contiene la decisión.

**Cuadragésimo.** Que, bajo esta premisa, el Tribunal estima que el Oficio N° 141.070, emitido por el Director Ejecutivo del SEA, quien era la autoridad competente para certificar el silencio, constata en su contenido -más allá de las argumentaciones que desarrolla para justificar su incumplimiento- que los recursos no han sido resueltos dentro de plazo, estableciendo expresamente, como ya lo hemos mencionado, que: “atendido a lo anteriormente expuesto es del caso señalar que los citados recursos de reclamación y, en particular, aquél relacionado con la reclamación judicial presentada ante su Señoría Ilustre y, también la solicitud de invalidación presentada por las mismas recurrentes, no han sido resueltas por esta autoridad ambiental [...]”.

**Cuadragésimo primero.** Que, por ello, en atención al derecho a la tutela judicial efectiva y al principio pro

actione, el Tribunal decidió, mediante resolución de 1 de septiembre de 2014 (fs. 307), resolver la admisibilidad de la reclamación de autos, acogiéndola a tramitación, considerando que el contenido del Oficio Ordinario N° 141.070, de 4 de julio de 2014, suscrito por el Director Ejecutivo del SEA, cumplía con todas las exigencias del artículo 65 de la Ley N° 19.880, para reconocerle el carácter de certificación suficiente del silencio administrativo negativo.

**Cuadragésimo segundo.** Que, a modo de conclusión, en razón de todo lo señalado en las consideraciones precedentes, en cuanto al silencio administrativo negativo, el Tribunal concluye lo siguiente: i) que la inhibición a la que alude el artículo 54 de la Ley N° 19.880, no opera de pleno derecho y que el procedimiento de reclamación PAC fue suspendido trece días después de presentada la solicitud de certificación; ii) que habían transcurrido más de cuatro meses sin que las citadas reclamaciones hubiesen sido resueltas; iii) que sobre la supuesta incompetencia del Tribunal, la decisión ficta se encontraba configurada desde el momento en que se solicitó la certificación y, que en todo caso, la admisibilidad de la reclamación judicial fue resuelta cuando ya se había certificado el silencio negativo; iv) que en cuanto a la titularidad de la certificación y efectos del silencio, aquella fue requerida por una de las personas que presentó la reclamación PAC vinculada a estos autos, teniendo en consecuencia el interés exigido por la ley; v) que, en cuanto a los efectos, no se puede sostener en el caso de autos, la divisibilidad de la decisión ficta, ya que ello implicaría mantener abiertas vías judiciales y administrativas paralelas con las mismas pretensiones y fundamentos, pudiendo generar problemas de dobles pronunciamientos y decisiones contradictorias, lo que infringiría los principios de economía procesal, certeza jurídica y orden consecutivo legal de los recursos; y vi) que, el Oficio Ordinario 141.070 es certificación suficiente, por cuanto cumple con todas las exigencias de la normativa. Por lo anterior, se rechazan las alegaciones del reclamado y el tercero coadyuvante de éste.

## I.2 SOBRE EL FONDO DE LA RECLAMACIÓN

**Cuadragésimo tercero.** Que, respecto a este punto de la reclamación, los recurrentes señalan que su observación realizada el 28 de noviembre de 2012, no habría sido debidamente considerada en la RCA del proyecto. Según ellos, se habrían transgredido los criterios de completitud y precisión contenidos en el Oficio Ordinario N° 130.528, de 1 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco de un proceso de evaluación ambiental. Detallan lo anterior, agregando que la RCA no sólo no da respuesta a la solicitud de un EIA para la evaluación del proyecto, sino que se remite constantemente a otros proyectos de los cuales no se tiene información completa, sino sólo antecedentes parciales anexados a la DIA o las Adendas entregadas por el titular, lo que no correspondería a una debida consideración. Teniendo en cuenta los criterios de autosuficiencia, claridad e independencia, que debiera cumplir la "debida consideración", si el titular acompañó, en algún anexo y/o Adenda, información que pudiese responder a la observación, la autoridad debía haber señalado expresamente esta situación, haciéndose cargo de dicha observación en base a los antecedentes efectivamente disponibles en el expediente de evaluación. Sólo así se podría haber dado una respuesta completa y clara sobre el punto y, a su juicio, esto no fue lo que ocurrió, ya que el SEA se limitó a repetir reiteradamente que aquellos antecedentes se encontraban en proyectos distintos al que se encontraba en evaluación. Por otra parte, los reclamantes señalan que, de la respuesta del Director Ejecutivo del SEA a su observación y a las otras realizadas por diversos ciudadanos, se puede determinar que el SEA no sólo habría omitido considerarlas debidamente en relación a aspectos formales, sino que también respecto a cuestiones de fondo directamente relacionadas con el proyecto, y que de haber sido debidamente consideradas, lo habrían llevado a dictar una RCA desfavorable. Estos aspectos de fondo a los que aluden los reclamantes serían: i) que el proyecto debió

ingresar al SEIA como EIA y no como DIA, y ii) que existiría fraccionamiento.

**Cuadragésimo cuarto.** Que, a continuación, y para una correcta resolución del fondo de esta reclamación, el Tribunal estima necesario desarrollar algunas consideraciones generales sobre: i) la participación ciudadana y ii) la debida consideración de las observaciones ciudadanas.

### **I.2.1 Consideraciones generales**

#### **I.2.1.1 Sobre la participación ciudadana**

**Cuadragésimo quinto.** Que, la Ley N° 19.300 de 1994, es el primer marco normativo ambiental chileno que estableció, entre varias materias, las definiciones y condiciones básicas de la aplicación del, aquel entonces, nuevo instrumento de gestión ambiental, el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, instrumento preventivo por excelencia. El artículo 2° letra j) de la citada ley define Evaluación de Impacto Ambiental como: *"el procedimiento [...] que, en base a un Estudio o Declaración de Impacto Ambiental, determina si el impacto ambiental de una actividad o proyecto se ajusta a las normas vigentes"*. Dicha ley desarrolló varios otros instrumentos de gestión ambiental, pero claramente su objetivo principal en esta materia, fue introducir la Evaluación de Impacto Ambiental como el instrumento de gestión más importante, cuya regulación se encuentra desarrollada en su párrafo 2° del Título Segundo llamado precisamente *"Del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental"*. Como manera de demostrar su importancia y su directa relación con el nuevo instrumento, inmediatamente a continuación, el mismo Título segundo de la Ley N° 19.300 incluyó el párrafo 3° denominado *"De la participación de la Comunidad en el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental"*, estableciendo el marco de referencia y la normativa básica para asegurar que la comunidad organizada pudiera participar activamente en el proceso de evaluación de los EIA.

**Cuadragésimo sexto.** Que, el Mensaje Presidencial enviado al Senado de la República, el 14 de septiembre de 1992, señaló

como el quinto principio básico del proyecto de ley lo que llamó "el Principio Participativo". A continuación, agregó que: "Este principio es de vital importancia en el tema ambiental, puesto que, para lograr una adecuada protección del medio ambiente, se requiere la concurrencia de todos los afectados en la problemática. Por ello, el principio de la participación ciudadana se encuentra presente en todo el desarrollo del proyecto [...] En primer término, procurando que las organizaciones locales puedan informarse y, en definitiva, hasta impugnar los nuevos proyectos en proceso de autorización por causar un impacto ambiental significativo y negativo sobre el ambiente" (Historia de la Ley N° 19.300 p. 17).

**Cuadragésimo séptimo.** Que, en el texto vigente de la Ley N° 19.300, después de las modificaciones introducidas por la Ley N° 20.417 de 2010, la ampliación de la relación directa entre la normativa aplicable al SEIA y las normas sobre la participación de la comunidad en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, ahora aplicable también a las DIA, demuestra, sin lugar a dudas, la relevancia que el legislador ha querido asignarle a ambos instrumentos de gestión ambiental, no siendo posible considerar ni desarrollar a plenitud el primero sin una estrecha relación con el segundo. La participación de la comunidad en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de los proyectos y/o actividades adquiere, de esta forma, por disposición legal expresa, el carácter no sólo de un principio general sino un requerimiento sustantivo e insustituible cuya facilitación es elevada, a mayor abundamiento, en el artículo 4° de la Ley N° 19.300, a "deber del Estado". En tal sentido, serán las Comisiones de Evaluación o el Director Ejecutivo del SEA los encargados -de acuerdo con el artículo 26 de la Ley N° 19.300- de asegurar la participación ciudadana, regla que se encuentra desarrollada en los mismos términos en el artículo 81 letra h) de la citada ley, a propósito de las obligaciones del Servicio.

**Cuadragésimo octavo.** Que, es necesario tener presente que la participación ciudadana en materia ambiental ha devenido en todo el mundo en una institución fundamental. En este sentido, la declaración final de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, conocida como "Cumbre de la Tierra", realizada en Río de Janeiro en junio de 1992, en su Principio 10, contempla el derecho a la información y a la participación ambiental, así como la necesidad de reconocimiento al acceso efectivo de la ciudadanía a los procedimientos judiciales y administrativos en materia ambiental. En particular, el principio es contundente en relación a la información y participación ambiental: *"En el plano nacional, toda persona deberá tener acceso adecuado a la información sobre el medio ambiente de que dispongan las autoridades públicas, incluida la información sobre los materiales y las actividades que encierran peligro en sus comunidades, así como la oportunidad de participar en los procesos de adopción de decisiones. Los Estados deberán facilitar y fomentar la sensibilización y la participación de la población poniendo la información a disposición de todos"*. Este principio, ha dejado de ser una norma programática, encontrando hoy reconocimiento positivo en la mayoría de los Estados democráticos del mundo, incluso en tratados internacionales como el Convenio sobre acceso a la información, participación del público en la toma de decisiones y acceso a la justicia en materia de medio ambiente, de 1998, conocido como Convención de Aarhus. Si bien el Tratado está abierto a todos los Estados miembros de Naciones Unidas, en la práctica, ha tenido un alcance paneuropeo, pero cabe destacar que, en la actualidad, Chile lidera activamente un proceso de negociación regional para concretar el Principio 10, en un tratado internacional vinculante como la citada Convención.

**Cuadragésimo noveno.** Que, de acuerdo a la doctrina moderna sobre la justicia ambiental, la participación ciudadana, se relaciona con dos de sus dimensiones más fundamentales. Por una parte, con la denominada justicia participativa, que busca garantizar que las consecuencias de

un determinado proyecto o actividad sean el resultado de la participación deliberativa informada de todos los interesados en ella, en un proceso público y transparente de evaluación ambiental. Por la otra, con la denominada justicia distributiva, cuyo objetivo es alcanzar una equitativa y proporcional distribución de cargas y beneficios ambientales (V. HERVÉ ESPEJO, Dominique *Justicia Ambiental y Recursos Naturales*, p.35 ss.). Ambas dimensiones, se encuentran íntimamente relacionadas, promoviendo la primera, obtener un mejor resultado de la segunda.

**Quincuagésimo.** Que, respecto a los derechos que conlleva la participación ciudadana, el inciso final del artículo 30 bis de la Ley N° 19.300, establece que ella "[...] comprende los derechos de acceder y conocer el expediente físico o electrónico de evaluación, formular observaciones y obtener respuestas fundadas de ella". Respecto al acceso a la información contenida en el expediente administrativo, ello necesariamente requiere que éste contenga todos y cada uno de los antecedentes de la evaluación del proyecto que servirán de fundamento a las decisiones que la autoridad ambiental adopte durante el proceso de evaluación ambiental. De lo contrario, los derechos que surgen de la participación ciudadana perderían todo valor. Por tanto, la autoridad está limitada a resolver sólo en base a los antecedentes que constan en el expediente respectivo, no pudiendo fundamentar su decisión en otros ajenos al mismo.

**Quincuagésimo primero.** Que, por otro lado, la participación ciudadana es evidentemente distinguible de la participación los servicios públicos con competencia ambiental. El hecho que la información disponible haya sido debidamente considerada por los órganos del Estado competentes en dichas materias, a efectos de evaluar el impacto ambiental del proyecto, no suple la participación ciudadana ni ellos están encargados de asegurarla de manera directa, ya que, como se dijo, ésta es una obligación legal del Servicio.

**Quincuagésimo segundo.** Que, de acuerdo a lo señalado en las consideraciones precedentes, se puede concluir que, en un

proceso de evaluación ambiental, la existencia, completitud y disponibilidad de la información, al alcance de la comunidad, es de suma importancia, por cuanto quienes hagan sus observaciones como participantes en dicho procedimiento, sólo podrán pronunciarse respecto de lo que conozcan conforme a la información que se encuentre a su alcance. Por tanto, si se constata, de acuerdo a los antecedentes del proceso, que la información o su disponibilidad fue insuficiente y que ello no se encuentra plenamente justificado, será imposible asegurar que hubo debida consideración de las observaciones ciudadanas, lo que constituirá un vicio de tal entidad, que sólo es corregible con la correspondiente declaración de nulidad.

**Quincuagésimo tercero.** Que, en todo caso, cabe aclarar que la "debida consideración" de la observación, obviamente no implica concluir en una posición favorable a lo observado, pero sí obliga a la autoridad a motivar adecuadamente su respuesta, no siendo suficiente una mera descripción que se limite únicamente a la reproducción de las opiniones del titular o de los organismos sectoriales, sino que deberá contener una revisión acuciosa de todos los elementos tenidos en cuenta en la evaluación.

#### **I.2.1.2 Sobre la debida consideración de las observaciones ciudadanas**

**Quincuagésimo cuarto.** Que, sobre el particular, cabe señalar que el inciso 4° del artículo 29 y el inciso 5° del artículo 30 bis, ambos de la Ley N° 19.300, señalan que: "*Cualquier persona, natural o jurídica, cuyas observaciones no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental establecida en el artículo 24, podrá presentar recurso de reclamación de conformidad a lo señalado en el artículo 20, el que no suspenderá los efectos de la resolución*". A su vez, de lo resuelto por la autoridad administrativa, se podrá reclamar ante el Tribunal Ambiental conforme al artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, que en lo pertinente señala que los tribunales ambientales serán competentes para "6) Conocer de las

reclamaciones que interponga cualquier persona natural o jurídica en contra de la determinación del Comité de Ministros o Director Ejecutivo que resuelva el recurso administrativo cuando sus observaciones no hubieren sido consideradas en el procedimiento de evaluación ambiental, en conformidad con lo dispuesto en los artículos 29 y 30 bis de la Ley N° 19.300, en relación con el artículo 20 de la misma ley [...]"

**Quincuagésimo quinto.** Que, de acuerdo a lo señalado en los citados preceptos, el eje central por el que discurre toda la vía especial de impugnación para quienes han realizado observaciones en el procedimiento de evaluación ambiental, es la determinación de si ellas han sido o no debidamente consideradas. Se trata de un concepto que no se encuentra expresamente definido en la ley, no obstante existir disposiciones que permiten dotarlo de contenido.

**Quincuagésimo sexto.** Que, en efecto, se suma a los ya citados artículos 4 y 26 de la Ley N° 19.300 -que establecen que es deber del Estado facilitar la participación ciudadana, permitir el acceso a la información ambiental y establecer los mecanismos que aseguren la participación informada de la comunidad- el inciso 2° del artículo 29 del citado cuerpo legal, que se refiere a la posibilidad de abrir una nueva etapa de participación ciudadana, cuando el EIA hubiese sido objeto de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que afecten sustantivamente al proyecto. Lo mismo establece para las DIAs el inciso 2° del artículo 30 bis, cuando ésta "[...] hubiese sido objeto de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que afecten sustantivamente los impactos ambientales del proyecto". Por su parte, el artículo 9 bis de la Ley N° 19.300, señala que el Informe Consolidado de Evaluación (en adelante, "ICE") deberá contener "[...] los pronunciamientos ambientales fundados de los organismos con competencia que participaron en la evaluación, la evaluación técnica de las observaciones planteadas por la comunidad y los interesados, cuando corresponda, así como la recomendación de aprobación o rechazo del proyecto", y

finalmente, el inciso 4° del artículo 29 y el inciso 5° del artículo 30 bis, ambos de la Ley N° 19.300, señalan que: *"Cualquier persona, natural o jurídica, cuyas observaciones no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental podrá presentar recurso de reclamación [...]".*

**Quincuagésimo séptimo.** Que, por su parte, el Director Ejecutivo del SEA, el 1 de abril de 2013, dictó el Oficio Ordinario N° 130.528, que contiene el "Instructivo Consideración de las Observaciones Ciudadanas en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental". En dicho documento, la autoridad administrativa precisa, entre otras materias, el alcance del deber de evaluar técnicamente las observaciones y de dar respuesta fundada a ellas, y el establecimiento de un estándar mínimo que debe reunir la respuesta a las observaciones ciudadanas. Dicho instructivo, si bien es relevante para esta materia, no puede disminuir ni ser contrario al contenido de la Ley N° 19.300. Por lo demás, lo anterior queda de manifiesto al verificar que el citado instructivo establece estándares mínimos acerca de la consideración de las observaciones ciudadanas que, por supuesto, obligan a la autoridad, pero no obstan a exigir nuevas obligaciones o estándares que se desprendan de la Ley.

**Quincuagésimo octavo.** Que, el citado instructivo establece que "considerar" las observaciones implica *"hacerse cargo de la materia observada durante el proceso de evaluación ambiental o, en otras palabras, incorporar al proceso respectivo la preocupación ambiental levantada por el observante, para luego, a la luz de lo anterior, dar respuesta a los requerimientos presentados por la ciudadanía durante el proceso formal de participación ciudadana de los proyectos sometidos a evaluación [...]".* Por otra parte, en cuanto a los criterios que se deben seguir al momento de dar respuesta a las observaciones, la autoridad señala que algunos de ellos deben ser i) completitud y precisión en cada uno de los temas observados; ii) autosuficiencia, que implica dar respuestas completas, evitando las remisiones genéricas

al EIA, DIA y/o Adendas; iii) claridad en la respuesta, tanto en su redacción como en el lenguaje; iv) sistematización y edición, evitando alterar las observaciones presentadas; y v) independencia de la respuesta entregada por el titular en la Adenda, la que sólo debe servir de referencia, debiendo evitar basarse únicamente en ella.

**Quincuagésimo noveno.** Que, de acuerdo a las disposiciones legales citadas, así como a las precisiones contenidas en el mencionado instructivo del SEA, para determinar si las observaciones ciudadanas fueron debidamente consideradas, el análisis se debe extender a todo el procedimiento de evaluación ambiental y no debe quedar circunscrito únicamente a la respuesta que de ella se haga en la RCA respectiva. Tan importante como la respuesta a las observaciones, es el tratamiento que la autoridad les haya dado durante todo el proceso de evaluación antes de dar respuesta formal, donde la autoridad tiene el deber de incorporar a dicha evaluación, con la mayor antelación posible, las observaciones de la ciudadanía, lo que le permitirá adoptar, si corresponde, decisiones oportunas que también constituyen una expresión de una debida consideración de ellas.

**Sexagésimo.** Que, si bien la obligación de considerar debidamente las observaciones recae en la autoridad que evalúa, es indispensable para que pueda hacerlo, asegurarse que el titular se haya pronunciado oportunamente respecto de ellas durante el proceso de evaluación. En este contexto, será fundamental que la autoridad ponga a disposición del titular, con la mayor antelación posible, las observaciones correspondientes y que éste último se haga cargo oportunamente de cada una de ellas. Lo mismo deberá hacer la autoridad para asegurarse que los órganos con competencia ambiental puedan contar oportunamente con las observaciones ciudadanas, como un insumo necesario al momento de emitir sus propios informes. Todo ello, permitirá a la autoridad contar con los antecedentes suficientes para realizar la evaluación técnica de las observaciones planteadas por la comunidad y

los interesados, y darles respuesta en el ICE, para posteriormente considerarlas debidamente en la RCA.

**Sexagésimo primero.** Que, lo señalado precedentemente, es coherente con una interpretación amplia y no meramente formal de lo dispuesto en el inciso 4° del artículo 29 y el inciso 5° del artículo 30 bis, ambos de la Ley N° 19.300, cuando se refieren a las observaciones que "no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental establecida en el artículo 24". Derivado de lo anterior, el Tribunal entiende por "fundamento", no sólo los argumentos contenidos específicamente en la RCA que explican o motivan la respuesta a la observación, sino que lo realizado en relación a las observaciones ciudadanas durante todo el proceso de evaluación ambiental, que en rigor, es el fundamento material para la dictación de la respectiva RCA.

#### **I.2.2 Sobre la debida consideración de las observaciones de los reclamantes de autos**

**Sexagésimo segundo.** Que, realizadas las precisiones anteriores, corresponde, conforme a ellas, determinar si las observaciones ciudadanas realizadas por los reclamantes de autos fueron o no debidamente consideradas. Para un correcto entendimiento del asunto controvertido, se hace necesario reproducir la observación que los reclamantes realizaron el 27 de noviembre de 2012, contenida en el punto 4.8 de la RCA del proyecto que señala: "[...] hemos observado algunos cambios que pueden impactar negativamente en la calidad de vida de nuestros vecinos, principalmente en la de quienes tenemos emplazado nuestro proyecto en la calle Ochagavía [...] nos preocupa la desinformación respecto a cuál será el impacto en términos de ruido, considerando la alta frecuencia de trenes que según el proyecto será cada 4 minutos en hora punta, a una velocidad de 140 km/h, sin duda generaran un aumento en los ruidos en lugares residenciales como es entre Av. Lo Espejo y Lo Blanco, sectores que corresponden a las comunas de El Bosque y San Bernardo, donde se están construyendo una cantidad no menor de viviendas [...] En términos de transporte,

al revisar el proyecto se expresa la intención de eliminar el cruce Las Ovejas, y sólo habilitarlo como paso peatonal, lo que significa cortar una de las vías alternativas con mayor tránsito que tenemos para acceder al sector industrial y comunicar a nuestras comunas de El Bosque y San Bernardo. Dentro del mismo punto queremos señalar que este cierre de calle creemos nos traerá dificultades en la seguridad, al quedar aislados y no tener una alternativa en caso de accidentes o incendios para Bomberos, Ambulancias, Carabineros, etc. En base a lo expuesto se solicita un Estudio de Impacto Ambiental, lo que despejaría todas las interrogantes que tenemos como vecinos, y arrojará los posibles riesgos que pueda ocasionar este proyecto en desmedro de nuestra comunidad".

**Sexagésimo tercero.** Que, de acuerdo al contenido de esta observación, se puede colegir que se encuentra relacionada con tres temas fundamentales, a saber: i) emisiones de ruido; ii) conectividad; y en consecuencia, iii) la vía de ingreso al SEIA. Es respecto a estos temas que se deberá determinar si la autoridad consideró debidamente o no las observaciones ciudadanas. Para hacerlo, se deberá analizar si, de acuerdo a lo ya señalado por el Tribunal, la respuesta desarrollada por la autoridad en la RCA está debidamente motivada y tiene su correlato en el proceso de evaluación.

**Sexagésimo cuarto.** Que, en este contexto, la respuesta de la autoridad a la observación de los reclamantes, fue la siguiente: i) en relación a las emisiones de ruido señaló: "[...] para la etapa de operación, el Proyecto considera niveles de ruido (contaminación acústica) inferiores a los actualmente existentes gracias al cambio tecnológico de trenes (con la incorporación de material rodante nuevo y la construcción de nuevos sistemas de vías férreas), solo considerando medidas de control para la etapa de construcción del Proyecto, las cuales son indicadas en el numeral 3.4.7. de la DIA. De igual modo, se aclara que el Proyecto no contempla obras y acciones en horarios nocturnos, ya sea para la fase de construcción (7 a 21:00 horas) como de operación

(7 a 22:00 horas). Al respecto cabe señalar que las emisiones de ruido durante la operación (flujo de trenes) no superan los límites establecidos en el criterio de referencia utilizado, Transit Noise and Vibration Impact Assesment de la FTA de los Estados Unidos. Cabe considerar que actualmente, por protocolo de seguridad los trenes deben tocar el pito en cada cruce peatonal y vehicular que atraviesa la vía férrea; ello no será necesario con la ejecución del sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento" lo que en la práctica se traducirá en una disminución considerable de las emisiones de ruido, no aumentando la afectación a la calidad de vida de las personas. Cabe destacar que el sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento" no forma parte del proyecto en evaluación"; ii) en cuanto a la conectividad, la autoridad señaló: "en relación al potencial impacto del Proyecto en términos de conectividad para la población aledaña a la faja vía, se informa que el cierre de la faja vía y consiguiente construcción de pasos desnivelados (peatonales y vehiculares) forman parte del sub proyecto "Seguridad y Confinamiento" (desarrollado por EFE). Este último es distinto e independiente del Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria", y por ende no se encuentra sujeto al presente proceso de evaluación ambiental", y iii) respecto a la vía de ingreso del proyecto al SEIA, la autoridad nada dijo en su respuesta contenida en el punto 4.8 de la RCA.

**Sexagésimo quinto.** Que, con el sólo antecedente de la observación y la respuesta que de ella hace la autoridad, llama la atención del Tribunal que: i) en relación al tema de las emisiones de ruido y la conectividad, se responda a ellas remitiéndose a la incorporación de material rodante nuevo - que como se verá más adelante corresponde al subproyecto "Renovación Flota Material Rodante"- y al subproyecto "Seguridad y Confinamiento"; y que ii) en relación al tema de la vía de ingreso al SEIA, nada se diga por parte de la autoridad. Con todo, en cuanto a los temas ruido y conectividad, si bien las remisiones ya mencionadas podrían desde ya constituir un incumplimiento al criterio de

autosuficiencia que la misma autoridad establece como estándar mínimo en su instructivo, se hace necesario para arribar a una correcta conclusión, realizar una revisión amplia que considere las respuestas a otras observaciones que se relacionan con ellos, para de esa forma determinar si la remisión es una constante o bien la autoridad respondió fundadamente a los citados temas a propósito de otras observaciones sobre el punto. En cuanto al tema de la vía de ingreso al SEIA, ésta será abordada en un capítulo posterior, dado que, para resolver el punto, se debe previamente determinar si las observaciones relacionadas con los temas ruido y conectividad, fueron debidamente consideradas.

**Sexagésimo sexto.** Que, al revisar las demás respuestas desarrolladas en la RCA del proyecto, en relación a las emisiones de ruido, encontramos que, si bien éstas se refieren a algunos elementos técnicos que las fundamentan, en su contenido consideran como argumento principal para cumplir con la normativa el subproyecto "Renovación Flota Material Rodante". En efecto, la autoridad responde: "[...] cabe destacar, que el Proyecto no contempla obras ni acciones en horarios nocturnos, ni en su fase de construcción, ni en la de operación, extendiéndose los horarios en la primera fase de 07:00 a 21:00 horas, mientras que en la fase de operación de 07:00 a 22:00 horas. Además, todas aquellas obras relacionadas con la renovación de la flota del material rodante que actualmente opera hacen referencia a un proyecto distinto al que se encuentra actualmente en evaluación, el sub-proyecto 'Renovación Flota Material Rodante' perteneciente al Proyecto 'Rancagua Xpress'". Esta respuesta se repite en relación a ciento catorce observaciones ciudadanas contenidas en los siguientes puntos de la RCA: 4.25, 4.24, 4.26, 4.27, 4.28, 4.29, 4.30, 4.32, 4.34, 4.35, 4.36, 4.38, 4.39, 4.40, 4.41, 4.44, 4.45, 4.46, 4.47, 4.48, 4.49, 4.50, 4.51, 4.52, 4.53, 4.54, 4.55, 4.56, 4.57, 4.58, 4.60, 4.61, 4.62, 4.66, 4.67, 4.68, 4.69, 4.70, 4.71, 4.77, 4.78, 4.79, 4.80, 4.83, 4.84, 4.85, 4.88, 4.89, 4.90, 4.91, 4.92, 4.93, 4.95, 4.97, 4.98, 4.100, 4.102, 4.104, 4.105, 4.106, 4.107, 4.108, 4.110, 4.111, 4.113, 4.116, 4.118,

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001097  
Mil noventa  
& siete

4.119, 4.120, 4.121, 4.123, 4.126, 4.128, 4.129, 4.130,  
4.131, 4.133, 4.134, 4.136, 4.139, 4.142, 4.143, 4.144,  
4.145, 4.148, 4.149, 4.150, 4.151, 4.152, 4.153, 4.154,  
4.156, 4.157, 4.158, 4.162, 4.165, 4.166, 4.167, 4.168,  
4.169, 4.170, 4.171, 4.172, 4.173, 4.174, 4.175, 4.176,  
4.177, 4.181, 4.185, 4.186, 4.187, 4.188, y 4.189.

**Sexagésimo séptimo.** Que, al revisar las demás respuestas desarrolladas en la RCA del proyecto, en relación con la conectividad, encontramos que la remisión al subproyecto "Seguridad y Confinamiento" se reitera en a lo menos setenta y dos de las ciento ochenta y nueve observaciones consideradas pertinentes, sin incluir aquellas que se refieren a la seguridad asociada a asaltos y accidentes, que también remiten al mismo subproyecto. En efecto, la autoridad responde: i) *"Cabe considerar que actualmente, por protocolo de seguridad los trenes deben tocar el pito en cada cruce peatonal y vehicular que atraviese la vía férrea; ello no será necesario con la ejecución del sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento" lo que en la práctica se traducirá en una disminución considerable de las emisiones de ruido, no aumentando la afectación a la calidad de vida de las personas. Cabe destacar que el sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento" no forma parte del proyecto en evaluación".* Esta respuesta se repite en relación a los siguientes puntos de la RCA: 4.12, 4.13, 4.16, 4.17, 4.20, 4.24, 4.26, 4.30, 4.40, 4.47, 4.58, 4.67, 4.92, 4.164, 4.171 y 4.172; ii) *"Respecto de la mantención de la continuidad urbana entre ambos costados de la faja vía, se está haciendo referencia a obras que no forman parte del Proyecto actualmente en evaluación, sino que corresponden al sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento", el cual está siendo desarrollado por el Titular, y donde se ha consensuado con los municipios involucrados, el diseño y ubicación de los pasos peatonales y vehiculares desnivelados de manera tal, de asegurar la incorporación de las opiniones y criterios de la comunidad. Este último es distinto del Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria", y por ende no se encuentra sujeto al presente proceso de evaluación*

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001098  
Mil noventa  
y ocho

ambiental". Esta respuesta se repite en relación a los siguientes puntos de la RCA: 4.3 4.21, 4.27, 4.29, 4.34, 4.104, 4.106, 4.116, 4.118, 4.122 y 4.123; iii) "En el caso del potencial aislamiento que generaría el cierre y reducción de pasos vehiculares y peatonales y la consecuente afectación a la calidad de vida de las comunidades, cabe señalar que las obras referidas no forman parte del Proyecto actualmente en evaluación ambiental, sino que corresponde al sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento" desarrollado por EFE". Esta respuesta se repite en relación a los siguientes puntos de la RCA: 4.93, 4.94, 4.124 y 4.142; iv) "En relación al potencial impacto del Proyecto en términos de conectividad para la población aledaña a la faja vía, se informa que el cierre de la faja vía y consiguiente construcción de pasos desnivelados (peatonales y vehiculares) forman parte del sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento" (desarrollado por EFE). Este último es distinto e independiente del Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria", y por ende no se encuentra sujeto al presente proceso de evaluación ambiental". Esta respuesta se repite en relación a los siguientes puntos de la RCA: 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.13, 4.17, 4.19, 4.20, 4.22, 4.24, 4.30, 4.36, 4.54, 4.71, 4.80, 4.92, 4.108, 4.109, 4.114, 4.118, 4.122, 4.128, 4.129, 4.148, 4.149, 4.150, 4.153, 4.158, 4.160, 4.161, 4.164 y 4.169; y v) "Las obras de desnivelamiento de pasos vehiculares y peatonales no pertenecen al presente Proyecto de evaluación, sino al sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento" desarrollado por EFE. Sin embargo, en la Adenda N° 1, respuesta 5.4, el Titular indica que las soluciones definitivas 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. Para profundizar acerca de la ubicación de estos pasos peatonales y los tipos de pasos que contempla el Proyecto, esta información se encuentra en el Anexo N°7, archivo 7.3 de la DIA, sobre Cruces Peonales Desnivelados". Esta respuesta se repite en relación a los siguientes puntos de la RCA: 4.4, 4.5, 4.35, 4.38, 4.40, 4.44, 4.45, 4.50,



**I.2.2.1 Sobre la necesidad de contar con la información de los subproyectos durante la evaluación ambiental del proyecto aprobado**

**Septuagésimo.** Que, para determinar si la información de los subproyectos "Renovación Flota Material Rodante" y "Seguridad y Confinamiento" debió considerarse en la evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", aprobado por Resolución Exenta N° 373 de 2013, se hace necesario dilucidar el grado de vinculación que existe entre ellos.

**Septuagésimo primero.** Que, en este contexto, el titular precisó que el proyecto evaluado forma parte, junto a los subproyectos "Renovación Flota Material Rodante" y "Seguridad y Confinamiento", de un mismo proyecto denominado "Rancagua Express", que a su vez, es parte de un Master Plan de EFE. Al referirse, en el punto 2 de la DIA, al proyecto "Rancagua Express", el titular señaló que sus fundamentos responden a: "1. La alta demanda potencial que el corredor Santiago-Rancagua presenta entre todos los servicios de pasajeros de EFE, 2. Se requiere de una intervención urgente en los niveles de seguridad del corredor, puesto que en términos de la operación ferroviaria, son bastante precarios".

**Septuagésimo segundo.** Que, al explicar el contenido del proyecto "Rancagua Express", el titular señaló que éste: "se ha subdividido en tres subproyectos: 1. Subproyecto de Seguridad y Confinamiento: Contempla desnivelar la totalidad de los pasos vehiculares existentes, así como construir un conjunto de desniveles peatonales en la vía de modo de mantener un estándar de continuidad urbana entre ambos costados de la faja. 2. Subproyecto Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria: Considera en términos operacionales el funcionamiento de dos servicios complementarios de pasajeros, un servicio de alta frecuencia entre Santiago y Nos y un servicio expreso entre Santiago y Rancagua. En términos físicos, este subproyecto considera la

construcción y/o mejoramiento del Haz de Vías del tramo, construcción y adaptación de estaciones ferroviarias y taller de mantenimiento, mejoramiento de sistema de energía, sistema de señalización y comunicaciones. 3. Subproyecto Renovación Flota Material Rodante: Considera renovar total o parcialmente la flota de material rodante que actualmente opera el tramo Santiago-Rancagua".

**Septuagésimo tercero.** Que, en primer lugar, en relación a la vinculación del denominado subproyecto "Renovación Flota Material Rodante" con el proyecto evaluado, ésta se manifiesta de la sola lectura de los antecedentes de la evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria". En efecto, el punto 1.3 de la DIA -a propósito del ingreso del proyecto al SEIA conforme al artículo 3°, letra e) del D.S. N° 95 de 2011 MINSEGPRES- señala: "cabe indicar que el Proyecto comprende un conjunto de actividades y obras de mejora de los servicios ferroviarios de pasajeros entre Santiago y Rancagua, así como de la infraestructura y sistemas asociados. Considera la construcción de dos vías férreas adicionales entre Santiago y Nos, además de dos servicios de pasajeros, la construcción/mejora de estaciones, renovación de la flota de material rodante [...]". Luego, en el punto 2.1 de la DIA, se señala que el proyecto evaluado corresponde al mejoramiento integral del sistema ferroviario de EFE en el tramo Santiago-Rancagua, que específicamente considera entre sus alcances la "renovación de la flota de material rodante". Por último, en el punto 2.1.1 de la DIA se indica que, sin perjuicio de que la infraestructura ferroviaria proyectada tiene una capacidad mayor, "el Titular del proyecto ha considerado solamente una compra de 13 trenes, marca Alstom, modelo Civia, de 2 coches cada tren. Estos trenes serán adquiridos en forma progresiva, cuya operación comercial del primer tren se encuentra prevista para noviembre del año 2013, hasta completar el último hacia junio del año 2014".

**Septuagésimo cuarto.** Que, de lo señalado en el considerando precedente, no hay duda que el proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria" se encuentra vinculado con el denominado subproyecto "Renovación Flota Material Rodante". En consecuencia, la información correspondiente al mencionado subproyecto debió ser incorporada oportunamente a la evaluación del proyecto de autos.

**Septuagésimo quinto.** Que, en segundo lugar, en lo que respecta a la vinculación entre el proyecto aprobado y el subproyecto "Seguridad y Confinamiento", en el punto 2.1 de la DIA se señala que se describen en forma complementaria parte de las obras del Subproyecto de Seguridad y Confinamiento, "que EFE se encuentra ejecutando en forma paralela y cuyas obras se informan en el Anexo 7 de la presente DIA. Dicho plan de obras de cruce corresponde a un plan de EFE destinado a mejorar en forma definitiva las condiciones de seguridad de la faja vía en los 17 cruces viales en la Región Metropolitana y en la VI Región. Para ello se adjuntan en el Anexo 7, antecedentes acerca de los pasos vehiculares, peatonales desnivelados y confinamiento". Dentro del citado Anexo N° 7 se encuentra el documento denominado "Cruces Peatonales Desnivelados", en él se precisa que: "Como consecuencia del proyecto de mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria en el tramo Santiago Rancagua, se pretende que en el tramo entre Alameda y Nos, la faja vía quede completamente segregada del entorno urbano, impidiendo el acceso peatonal a la misma. Ello requiere restablecer la permeabilidad transversal, tanto peatonal como vehicular, que actualmente se realiza mediante cruces a nivel, mediante la ejecución de nuevos pasos desnivelados".

**Septuagésimo sexto.** Que, en el punto 2.3.2.3.1 de la DIA del proyecto aprobado, a propósito de las fases de ejecución de la plataforma ferroviaria, se precisa que dentro de la fase 1 -denominada construcción vía "Rancagua Xpress-1"- se "inician los trabajos de ampliación de puentes, empuje de cajones hincados de pasos vehiculares desnivelados y empuje de

cajones hincados para pasos peatonales desnivelados, todo ello coordinado adecuadamente para permitir el avance del montaje de vía". Por su parte, en el punto 2.3.2.3.2, se precisa que en la fase 2 "[...] Continúan los trabajos de ampliación de puentes, de ejecución de los pasos vehiculares desnivelados, de ejecución de pasos peatonales y de ejecución de las estructuras de las estaciones".

**Septuagésimo séptimo.** Que, en el punto 4.1 de la Adenda N° 1, para descartar la presencia de los efectos, características o circunstancias de la letra c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, se señala que: "actualmente, por protocolo de seguridad los trenes deben tocar el pito en cada cruce peatonal y vehicular que atraviesa la vía férrea, ello no será necesario con la ejecución del proyecto Seguridad y Confinamiento lo que en la práctica se traducirá en una disminución considerable de las emisiones de ruido y el mejoramiento en la calidad de vida de la comunidad aledaña".

**Septuagésimo octavo.** Que, en el punto 2.3.3 de la DIA, se señala en relación a la etapa de operación que "en la línea Alameda-Nos-Rancagua circularán tres servicios de transporte de pasajeros", que serán los siguientes: i) Nos Xpress, cuya explotación será tipo carrusel entre las estaciones de Alameda y Nos, con un tiempo de recorrido de 20 minutos entre ambas estaciones, y con una frecuencia de 4 minutos en hora punta y 8 minutos en horario valle; ii) Rancagua Xpress, que también operará en tipo carrusel, con dos circulaciones. La primera, Rancagua Xpress, con paradas entre Alameda y Rancagua, en un tiempo de 59 minutos y con una frecuencia de 30 minutos a lo largo de todo el día. La segunda, denominada "Lanzadera Rancagua Xpress", con paradas únicamente en Alameda, San Bernardo, Buin, Paine y Rancagua, en un tiempo de 53 minutos, y que sólo circulará en los períodos punta de la mañana y tarde, con una frecuencia de 30 minutos; y iii) Terra Sur, servicio que circulará por la "nueva infraestructura entre Alameda y Rancagua sin realizar paradas intermedias. El tiempo de recorrido será de 50 minutos entre

*ambas terminales. Habrá 7 servicios diarios entre ambas ciudades".*

**Septuagésimo noveno.** Que, de acuerdo a lo expuesto en las consideraciones precedentes, forzoso es concluir que la construcción y particularmente la operación del proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", supone el confinamiento de la faja vía, así como la desnivelación de los pasos vehiculares y peatonales en los tramos en que operaran los nuevos servicios de pasajeros. De lo contrario, estos servicios no podrían operar en los términos aprobados en la correspondiente RCA.

**Octogésimo.** Que, de lo señalado en el considerando precedente, no hay duda que el proyecto aprobado se encuentra vinculado con el denominado subproyecto "Seguridad y Confinamiento". En consecuencia, la información correspondiente al mencionado subproyecto debió ser incorporada oportunamente a la evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria".

**Octogésimo primero.** Que, como una manera de ilustrar la integración de la información correspondiente de los tres subproyectos que dan origen al proyecto "Rancagua Express", es conveniente tener presente que, en un proyecto de similares características al aprobado, perteneciente al mismo titular y que también forma parte del denominado Master Plan de EFE, como es el proyecto "Tren Alameda-Melipilla", fue ingresado a evaluación como EIA, incluyendo en él toda la información acerca de las obras de confinamiento de la vía, desnivelación de pasos vehiculares y peatonales, así como la adquisición del nuevo material rodante.

**Octogésimo segundo.** Que, de acuerdo a la información pública contenida en la página web del SEA, el citado proyecto fue admitido a evaluación el 24 de diciembre de 2015. En el punto 3.2 del EIA se señala que el proyecto consiste en el "mejoramiento de la infraestructura ferroviaria existente entre la Estación Central y Melipilla, y la incorporación en dicho tramo de un nuevo servicio de transporte público de

pasajeros de alto estándar en términos de seguridad y confort para los usuarios [...] El Proyecto construirá dos nuevas vías para transporte de pasajeros, entre Alameda y Malloco, y una nueva vía de transporte de pasajeros de Malloco a Melipilla. El trayecto contará con 12 estaciones (11 de las cuales serán nuevas), vías electrificadas, trenes eléctricos nuevos, subestaciones eléctricas, cruces vehiculares y peatonales desnivelados entre Alameda y Malloco, y de Malloco a Melipilla se desnivelarán solo aquellos que presenten un alto índice de peligrosidad para el usuario. La vía de carga existente entre Alameda y Melipilla será reacondicionada en su totalidad. La faja vía estará confinada en su totalidad, y todas las obras civiles serán concebidas para acceso universal [...] La circulación del tren será bidireccional, con una velocidad comercial de 80 km/h (entre Alameda y Melipilla) y una velocidad máxima de 120 km/h en tramos específicos de este corredor”.

**Octogésimo tercero.** Que, por tanto, volviendo al caso de autos, determinada la vinculación de los tres subproyectos, corresponderá en el capítulo siguiente determinar si la información contenida en ellos, existió, estaba completa, se encontraba disponible y si las observaciones relacionadas con ruido y conectividad fueron debidamente consideradas durante el proceso de evaluación ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”.

**I.2.2.2 Sobre si la información de los citados subproyectos, existe, es completa, se encontraba disponible, y si las observaciones relacionadas con ruido y conectividad fueron debidamente consideradas**

**Octogésimo cuarto.** Que, el denominado subproyecto “Renovación Material Rodante” considera, de acuerdo a lo ya señalado, “renovar total o parcialmente la flota de material rodante que actualmente opera el tramo Santiago-Rancagua. Hoy en día para la operación del tramo Santiago-Rancagua se

*dispone de automotores reacondicionados UT-440, que están cumpliendo su vida útil". Al analizar los antecedentes de la evaluación ambiental del proyecto aprobado, se puede constatar que la información sobre el nuevo material rodante se encuentra en el punto 2.1.1 de la DIA, donde se indica que, sin perjuicio de que la infraestructura ferroviaria proyectada tiene una capacidad mayor: "el Titular del proyecto ha considerado solamente una compra de 13 trenes, marca Alstom, modelo Civia, de 2 coches cada tren. Estos trenes serán adquiridos en forma progresiva, cuya operación comercial del primer tren se encuentra prevista para noviembre del año 2013, hasta completar el último hacia junio del año 2014". Se trata de una información genérica, pero que se fue precisando conforme avanzaba la evaluación del proyecto, como se verá en las consideraciones siguientes.*

**Octogésimo quinto.** Que, con todo, lo relevante en este punto es determinar si la información sobre el nuevo material rodante fue considerada en la evaluación ambiental del proyecto aprobado, particularmente en lo que dice relación con los impactos acústicos asociados al proyecto, que fueron justamente los temas observados por la comunidad y que la autoridad contestó haciendo remisión al subproyecto "Renovación Material Rodante". En este contexto, se debe señalar que dicha información fue considerada en la evaluación del proyecto, por ejemplo, en los estudios acústicos presentados por el titular en el Anexo N° 3 de la DIA y en el Anexo N° 11 de la Adenda N° 1, pese a que, para la determinación de ellos, se modeló conforme un tipo de tren distinto al que se informó en la DIA, utilizando el modelo UTS-440 que actualmente utiliza Merval en la V Región, lo que sin embargo fue aceptado por la autoridad evaluadora.

**Octogésimo sexto.** Que, en relación con la utilización de un tipo de tren distinto en la modelación de la condición futura, en el punto 1.57 del ICSARA N° 1, se observó por los organismos con competencia ambiental que "para las mediciones de ruido y vibraciones registradas en Valparaíso, se aprecia

que éstas han sido realizadas en consideración a que Merval actualmente utiliza el tren UTS 444, que sería el mismo tren o el equivalente al que utilizará el Proyecto, de manera de disponer de un escenario comparado, a efectos de estimar la emisión de ruido y vibraciones del Proyecto en su etapa de operación. Si bien, es técnicamente factible utilizar un escenario comparado, éste debe ser equivalente a idealmente idéntico".

**Octogésimo séptimo.** Que, en este contexto, se solicitó al titular que aclarara lo siguiente: "las longitudes de los trenes de pasajeros medidos en Merval, características de los rieles, balastos y perfiles transversales a ambas líneas férreas (EFE y Merval)". El titular contestó a esta observación haciendo remisión a la información contenida en un nuevo estudio acústico acompañado en el Anexo 11 de la Adenda N° 1, donde se adjuntan las principales dimensiones de los trenes, agregando que: "Los rieles, balastos y perfiles transversales de ambas líneas férreas son los mismos, no correspondiendo a un elemento diferenciador en términos de generación de ruido. Los durmientes son y serán de hormigón".

**Octogésimo octavo.** Que, en el mencionado punto 1.57, también se solicitó al titular que aclarara "cómo, a partir de los datos registrados, se ha ajustado el modelo de predicción de ruido generado por los trenes, en consideración a la velocidad de circulación de los trenes de Merval. Según se observa en el numeral 7.2 del Anexo 3 de la DIA, la velocidad de circulación de los trenes de pasajeros es de 140 km/hr, sin embargo, se observa el uso de velocidades distintas e inferiores, a saber 70 km/hr y 120 km/hr, según se indica en la Tabla 7-8 y Figura 7-7, ambos del Anexo 3 de la DIA". A esta observación el titular contestó lo siguiente: "El programa PREDICTOR-LIMA, incorpora por defectos 21 categorías de trenes [...] Considerando que los actuales y futuros tipos de trenes no se encuentran expresamente definidos en dicho listado, se ajustó y calibró el modelo [...]. Para tales efectos, se efectuaron mediciones del nivel de ruido durante

la pasada de los trenes actuales y futuros para calibrar el modelo predictivo, registrando el nivel de ruido máximo a 10, 20 y 40 metros del trazado para la condición actual (en Santiago) y la futura (MERVAL, Valparaíso) [...]. Paralelamente a las mediciones de ruido se registró el nivel de vibración máximo [...] Se indica que para evaluar una condición que represente de mejor manera el proyecto, se ajusta en el estudio acústico la velocidad de circulación actual y futura, además del número de trenes en el tramo Santiago-Nos. Lo anterior no implica un cambio en las conclusiones, estimando igualmente un impacto positivo por la inclusión del proyecto".

**Octogésimo noveno.** Que, además, en el punto 1.58 del ICSARA N° 1, se solicitó al titular que aclarara "si la renovación de la flota será parcial o total y, en caso de una renovación gradual, estimar el ruido y vibraciones en consideración al peor escenario, en que los nuevos trenes coexistirán con los existentes. A partir de los resultados obtenidos con esta nueva modelación, se solicita ajustar el análisis realizado". Sobre el punto, el titular precisó en la Adenda N° 1 que: "El escenario evaluado corresponde a la situación de operación en estado de régimen, en la que se contempla la renovación de la totalidad de la flota para atender la demanda proyectada. La implementación gradual del proyecto contempla la utilización de 8 trenes nuevos para el servicio Nos Xpress y, en la puesta en marcha del proyecto, la utilización de 4 trenes nuevos para el servicio Rancagua Xpress. En éste último servicio se utilizarían además en forma temporal, trenes existentes durante el período de implementación del servicio, con flujos menores a los de la situación evaluada. Por lo tanto, para ésta condición inicial de renovación, el nivel de ruido no superará al generado actualmente por el proyecto considerando que los nuevos trenes serán más silenciosos y que el flujo de los trenes antiguos no superará el 50% del flujo actual. Por ejemplo, para el tramo Santiago - Nos el flujo actual es de 32 trenes entre las 7 y 22 horas y para la situación futura será de 99 trenes nuevos para igual período de tiempo. La composición de trenes y corrección sonora es la

siguiente, asumiendo que el proyecto producto de su renovación presentará un descenso de aproximadamente 3 dBA tal como se desprende del estudio acústico [...] Se puede concluir entonces, que en un escenario desfavorable donde convivan tecnologías de trenes actuales y futuros, el nivel de ruido asociado al proyecto no superará el existente, proyectando a partir de ese momento un descenso gradual de los niveles de ruido a medida que la flota de trenes se renueve [...] Es importante destacar que éste fenómeno será sólo temporal y que el proyecto evalúa la condición final y permanente que el proyecto generará a la comunidad. La renovación de la totalidad de la flota del servicio Rancagua Xpress, se completará el año 2017, período en que se estima se requerirá del flujo de trenes establecido en el escenario de operación permanente evaluado”.

**Nonagésimo.** Que, en consecuencia, si bien en las respuestas contenidas en la RCA a las observaciones ciudadanas relacionadas con el ruido y las vibraciones, la autoridad remitió reiteradamente al subproyecto “Renovación Material Rodante”, lo que llevó al Tribunal a estimar que la respuesta a la observación no fue debidamente motivada en la RCA, lo cierto es que, si bien existe un vicio constatado en ella, el Tribunal no lo considera, en este caso concreto, de la entidad suficiente para disponer la nulidad del acto impugnado, dado que la información sobre el nuevo material rodante fue debidamente considerada para evaluar los impactos acústicos del proyecto.

**Nonagésimo primero.** Que, en lo que respecta al tema de la conectividad, vinculado al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, el titular al describir el proyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”, señaló en el punto 2.1 de la DIA: “El proyecto Rancagua Express se ha dividido en tres subproyectos: 1. Subproyecto Seguridad y Confinamiento: Contempla desnivelar la totalidad de los pasos vehiculares existentes, así como construir un conjunto de desniveles peatonales en la vía de modo de mantener un

*estándar de continuidad urbana entre ambos costados de la faja [...]". Más adelante, en el mismo punto, y respecto a la información proporcionada sobre el subproyecto mencionado, el titular señaló que: "en forma complementaria se describen parte de las obras del Subproyecto de Seguridad y Confinamiento, que contempla un plan de construcción de cruces viales y peatonales desnivelados, que EFE se encuentra ejecutando en forma paralela y cuyas obras se informan en el Anexo 7 de la presente DIA. Dicho plan de obras de cruce corresponde a un plan de EFE destinado a mejorar en forma definitiva las condiciones de seguridad de la faja vía en los 17 cruces viales en la Región Metropolitana y en la VI Región. Para ello se adjuntan en el Anexo 7, antecedentes acerca de los pasos vehiculares, peatonales desnivelados y confinamiento".*

**Nonagésimo segundo.** Que, al constatar la información contenida en el citado Anexo N° 7, bajo el N° 7.1, se encuentran un conjunto de fichas, de una plana cada una, con información básica respecto a los siguientes quince cruces viales: Lo Valledor, Bombero Ossandón, Fernández Albano, Lo Blanco, La Selva, Nos, El Recurso, Los Guindos, Linderos, Bascuñán 2, Rinconada de Paine, Hospital, Prat, Codegua y Las Coloradas. Dicha información se refiere a la comuna donde se ubica cada paso, el tipo de solución (superficie de pavimentación aproximada y número de pistas por sentido), consideraciones ambientales (expropiación y presencia de patrimonio cultural) y descripciones de otras características, incluyendo una imagen satelital con el dibujo superpuesto de la obra proyectada, como se ilustra en la figura siguiente:

Ficha de paso desnivelado: Bombero Ossandón	
a. Localización: km 5,050 comuna de Pedro Aguirre Cerda	
b. Tipo de solución del paso desnivelado	
Paso inferior vial	
c. Características de la solución	
Superficie de pavimentación aproximada (m <sup>2</sup> )	N° de pistas por sentido:
2.300	1 bidireccional
d. Otras consideraciones ambientales de la solución	
Expropiaciones por lotes afectados:	Presencia de patrimonio cultural (animitas, etc.)
6 macrolotes	Animita 1: 343.706 E, 6.292.327 N
Descripción de otras características relevantes	
<p>Cruce de dos vías con valla peatonal. Bombero Ossandón y Plano Regulador cruzan la FFCC con una pista por lado de doble sentido. Cruce ubicado al oriente de la localidad de Nueva Villa Sur. Alrededor a este, realizan trabajos de mejoramiento de la plaza, al costado de la Estación de Metrotren "Pedro Aguirre Cerda".</p> <p>No hay especies nativas afectadas.</p>	

Figura N°1: Ficha correspondiente al paso desnivelado Bombero Ossandón. Fuente: Anexo N°7 [7.1], DIA "Proyecto Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", 2012.

**Nonagésimo tercero.** Que, por su parte, bajo el N° 7.2 del citado anexo, se contiene tanto el Estudio Acústico acerca de dieciocho pasos vehiculares como fotografías de los puntos de medición e imágenes aéreas con el dibujo superpuesto de la solución propuesta (véase ejemplo en Figura N°2 siguiente). A los quince cruces señalados en el considerando anterior, se agregan tres nuevos cruces: Carlos Valdovinos, Paine y Graneros. Este estudio acústico, señala en su introducción que: "el presente informe se refiere a la evaluación de la

componente acústica de los futuros pasos a desnivel del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Santiago-Rancagua", en relación a las faenas de construcción de los pasos desnivelados que modificarán el entorno sonoro, existiendo aumento de los niveles de presión sobre los receptores sensibles existentes dentro del área de influencia. En la Tabla 8.2 del estudio se determina que, de los dieciocho pasos, sólo uno cumple con la norma, razón por la cual se proponen medidas de control.

**RuidoAmbiental**  
Servicios de acústico  
www.ruidoambiental.cl T 56 21941 8331

PUNTO:	PN-3	UTM E:	343.693	UTM N:	6.290.136		
							
<b>DESCRIPCIÓN</b>							
Viviendas de 1 a 2 pisos al costado poniente de la línea. Departamentos de 3 pisos al costado oriente. Ubicados en la intersección de las calles Maipú con Plano Regulador.							



Figura N°2: Ejemplo de fotografía de los puntos de medición e imágenes aéreas con el dibujo superpuesto de la solución propuesta en el paso Bombero Ossandón. Fuente: Anexo N°7 [7.2], DIA "Proyecto Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", 2012.

**Nonagésimo cuarto.** Que, bajo el N° 7.3 del anexo N° 7, se contiene información acerca del catastro de los cruces peatonales y vehiculares, legales e ilegales, existentes en el tramo Santiago-Rancagua, que según la tabla N° 1 del documento, ascienden a un total de sesenta y dos. Agrega el documento que el actual trazado de la línea desde Alameda a Nos presenta un número de cruces mucho mayor al recomendado y con distancias entre pasos, en ocasiones, no mayores a 100 metros, lo que aumenta excesivamente los costos de explotación. Como resultado de ello, propone lo siguiente: i) la eliminación de dieciséis cruces, *"poniendo énfasis en establecer distancias máximas entre los nuevos pasos no mayores a 600 metros, considerando que un peatón recorre 1km en 10 minutos, distancia-tiempo máxima que el habitante promedio estaría dispuesto a recorrer para ir a comprar, tomar la locomoción colectiva o dirigirse a un espacio de esparcimiento"*; ii) la ejecución de dieciocho nuevos pasos peatonales desnivelados; iii) la ejecución de seis pasos peatonales asociados a pasos vehiculares desnivelados; y iv) la ejecución de seis nuevas mesaninas en estaciones nuevas y existentes, que vendrán a complementar los pasos peatonales desnivelados a ejecutar. *"De esta forma, se ha propuesto configurar un sistema de traspasos para el tramo Alameda - Nos donde se establecen 42 puntos en los cuales se posibilite el traspaso peatonal de oriente a poniente o viceversa"*.

**Nonagésimo quinto.** Que, por su parte, en cuanto a las obras de confinamiento, el documento contenido en el citado N° 7.3, señala que se contempla la segregación completa de la vía, considerando cuatro tipos básicos de cierro. Se agrega que: *"como se indica anteriormente, el proyecto contempla la instalación de siete kilómetros de muros de protección de la vía distribuidos en ambos costados de la faja, entre Santiago y Nos, cuya función podría también ser adaptada como mitigación para las emisiones de ruido producto del flujo de trenes, puesto que se estima que tendrán una altura de 4 mt"*.

**Nonagésimo sexto.** Que, por último, el citado documento señala que: *"Según se indicó, este proyecto es complementario*

al plan de construcción de cruces viales desnivelados que EFE se encuentra ejecutando en forma paralela y cuyas obras se informan en el Anexo 8 de la presente DIA. Dicho plan de obras de cruce corresponde a un plan separado de EFE destinado a mejorar en forma definitiva las condiciones de 17 cruces viales en la Región Metropolitana y en la VI Región, el cual será ejecutado aun en el escenario en que este proyecto no sea realizado. De tal forma, la operación global del mejoramiento de la línea Alameda-Rancagua supone aun en un escenario de no materialización del mismo, que todos los actuales pasos existentes peatonales y vehiculares sobre la vía férrea deben ser reemplazados por pasos a desnivel".

**Nonagésimo séptimo.** Que, al analizar la información referida al subproyecto "Seguridad y Confinamiento" contenida en el Anexo N° 7 de la DIA, el Tribunal concluye, en primer lugar, que se trata de información parcial, por cuanto: i) la información sobre los cruces peatonales y vehiculares con tránsito peatonal y las acciones propuestas respecto de ellos, se restringen sólo al tramo Alameda-Nos. De hecho, el último paso que contiene la tabla N° 2 corresponde al cruce vehicular y peatonal a nivel Camino Los Morros, ubicado en la comuna de San Bernardo; y ii) en relación a todos ellos, no existe información acerca de los criterios de diseño general, ni tampoco una descripción suficiente de las soluciones propuestas. En el caso específico de las pasarelas peatonales, no se indica su tipo, ancho, extensión, tratamiento de las áreas afectadas bajo las rampas, pendientes, descansos, escaleras o ascensores, etc.

**Nonagésimo octavo.** Que, en cuanto a los pasos vehiculares, las fichas acompañadas corresponden a quince de ellos, entre Santiago y Rancagua, sin aportar información sobre la afectación al tránsito vehicular, ni la metodología constructiva asociada a las obras de estructura tanto vial como bajo ferrocarril y/o viales. No hay, por lo tanto, certeza sobre la completitud de la información, dado que en los antecedentes acompañados no se incluyen todos los pasos vehiculares que forman parte del proyecto. En efecto, al

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001111  
Mst C. C. C.  
D. C. C.

revisar la información contenida en la tabla N° 2 del N° 7.3 del anexo N° 7, se señala que el paso vehicular a nivel Camino Los Morros será desnivelado. Sin embargo, no se encuentra información sobre éste en las fichas contenidas en el N° 7.1 del citado anexo. Lo mismo sucede con los pasos vehiculares calle Carlos Valdovinos (desnivelado), Paine y Graneros (a nivel), que forman parte del estudio acústico contenido en el N° 7.2, cuyas fichas tampoco se acompañan en el N° 7.1, ambos del anexo N° 7.

**Nonagésimo noveno.** Que, en segundo lugar, a juicio del Tribunal, la información es imprecisa. Se habla de un plan de construcción de cruces viales desnivelados que EFE se encontraría ejecutando en forma paralela "y cuyas obras se informan en el Anexo 8 de la presente DIA". Sin embargo, el mencionado Anexo 8 contiene el instructivo N° 003, de 19 de diciembre de 2011, suscrito por el entonces Presidente de la República, don Sebastián Piñera E., por medio del cual se crea el Comité Ejecutivo del Proyecto Rancagua Express de EFE, que no tiene relación alguna con el proceso de evaluación ambiental de dicho proyecto.

**Centésimo.** Que, por lo demás, reafirmando la imprecisión de la información, no existe antecedente alguno que permita determinar si los cruces viales desnivelados ya mencionados corresponden a los contenidos en las quince fichas del N° 7.1, o a los mismos quince, más los tres que se agregan en el estudio acústico contenido en el N° 7.2, ambos del Anexo N° 7. Lo que es aún más serio, es que se desconoce totalmente, conforme a la información acompañada, si ellos corresponden a la totalidad de los cruces vehiculares hasta Rancagua o sólo a algunos de ellos.

**Centésimo primero.** Que, por otro lado, en relación a los pasos peatonales catastrados, la imprecisión de la información se manifiesta en que, la tabla N° 1 señala un total de sesenta y dos pasos, no indicándose si esa cantidad corresponde específicamente al tramo Santiago-Nos o si se refiere a toda la vía Santiago-Rancagua. Luego, la tabla N° 2 contiene cincuenta y ocho pasos supuestamente ubicados en el

tramo Santiago-Nos, que no coinciden en su cantidad, si se deducen de este número los cruces que se proyectan eliminar según la información contenida en las tablas citadas anteriormente. Por último, se señala que en el tramo Alameda-Nos habrá cuarenta y dos puntos en los cuales se posibilitará el traspaso peatonal, incluyendo pasos vehiculares y peatonales, mesaninas en estaciones y pasarelas elevadas que se proponen mantener, los que tampoco coinciden con los números contenidos en la Tabla N° 2, ya que al restar los catorce pasos que se proponen eliminar dan un total de cuarenta y cuatro.

**Centésimo segundo.** Que, de acuerdo a lo señalado en las consideraciones precedentes, el Tribunal concluye que la información "complementaria" acompañada por el titular, respecto al subproyecto "Seguridad y Confinamiento" es parcial e imprecisa. Esta conclusión adquiere mayor seriedad para la comunidad ubicada en la zona de influencia de la iniciativa de EFE, si se considera que el proceso de evaluación ambiental del proyecto aprobado, fue la única oportunidad normada para que ésta se hubiera informado de las obras que forman parte del denominado subproyecto, lo que fue confirmado por el Director Ejecutivo del SEA, por escrito de 13 de enero de 2016, de fojas 1.004, como respuesta a una medida para mejor resolver decretada por el Tribunal, en que señala que el citado subproyecto no ha ingresado al SEIA.

**Centésimo tercero.** Que, la información considerada parcial e imprecisa, dice relación directa con el sistema de vida de la comunidad, el que, entre otras manifestaciones, incluye movilidad, conectividad, impactos visuales y eventuales impactos acústicos, siendo éstos sin duda, los temas de mayor relevancia para la comunidad en relación al desarrollo de un proyecto de servicios ferroviarios de las características del aprobado. Por tanto, en virtud que la autoridad contaba con información parcial e imprecisa, no podía descartar eventuales impactos del proyecto asociados al sistema de vida de la comunidad.

**Centésimo cuarto.** Que, además, durante la evaluación ambiental del proyecto aprobado, el Tribunal ha constatado que el titular remitió constantemente al citado subproyecto, no entregando la información requerida, aludiendo que se trataba de obras que no formaban parte del proyecto evaluado. En efecto, en la Adenda N° 1, se repite reiteradamente esta argumentación. En el punto 1.1, a propósito del fraccionamiento del proyecto, el titular aclaró: "que la DIA presentada se refiere exclusivamente al Subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria". Los antecedentes incluidos respecto al Subproyecto de "Confinamiento y Seguridad" fueron informados de manera adicional". En el punto 2.3.5.1, a propósito de una aclaración sobre la cartografía de los tramos de la faja ferroviaria para el tramo Santiago - Rancagua, el titular señaló: "No obstante y como se ha mencionado en la respuesta a la observación N°1.1 de la presente Adenda, las obras de desnivelamiento de pasos vehiculares y peatonales así como la reposición de cercos no pertenecen al presente proyecto, sino que a otro proyecto de EFE de Seguridad y Confinamiento". En el punto 4.1 de la citada Adenda, y en relación a las precisiones requeridas a propósito de los efectos, circunstancias y características de la letra c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, el titular señaló que: "Respecto de la aseveración hecha por la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda, que sostiene que el proyecto significará 'un cambio en las rutinas habituales para acceso a bienes y servicios por parte de habitantes entre ambos sectores de la comuna, considerando la segregación total de la vía y el cierre y reubicación de pasos peatonales vehiculares', se vuelve a señalar que la Empresa de Ferrocarriles del Estado se encuentra desarrollando el proyecto de Seguridad y Confinamiento, el que según lo indicado en la respuesta 1.1 de la presente Adenda, constituye un proyecto independiente al de Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria". En el punto 5.2 de la Adenda, a propósito de una observación de la I. Municipalidad de Buin, respecto a las obras de infraestructura y mejoramiento de los cruces y distintas estaciones localizadas en su comuna, el titular

respondió: "Tal como se ha señalado en la respuesta 1.1 de la Adenda 1, en el marco del Proyecto "Rancagua Xpress", el subproyecto que se somete a la Evaluación de Impacto Ambiental corresponde al 'Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria'". Por último, en el punto 5.4 de la Adenda N° 1, se le solicita al titular coordinar con la Dirección de Vialidad de la Región Metropolitana para analizar en conjunto las soluciones a implementar en los sectores en que el proyecto afecte caminos públicos. A ello, el titular respondió: "No obstante y como se ha mencionado en la respuesta a la observación N° 1.1 de la presente Adenda, las obras de desnivelamiento de pasos vehiculares y peatonales no pertenecen al presente proyecto. Se informa que el Titular del proyecto ha sostenido permanente correspondencia con las Municipalidades y con organismos técnicos competentes, MINVU, SERVIU, MOP, sometiendo a su consideración las soluciones planteadas para la desnivelación de los pasos vehiculares. Las soluciones definitivas 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".

**Centésimo quinto.** Que, por su parte, en la Adenda N° 2, donde se contestan las observaciones ciudadanas sistematizadas por la autoridad, el titular continúa remitiéndose al subproyecto de "Seguridad y Confinamiento", no dando respuesta efectiva a las observaciones ciudadanas relacionadas con la conectividad del proyecto evaluado. En efecto, en el punto 6.26 de la citada Adenda, se solicita al titular que aclare cómo el proyecto Rancagua Express, "puede operar sin habilitar los pasos desnivelados, o bien sin los nuevos carros, ya que de acuerdo a su diseño y características requiere modificar los andenes y las estaciones". Ante esta consulta, el titular responde: "Favor remitirse a la respuesta a observación 1.1 de la presente Adenda". Dicha remisión corresponde a la siguiente respuesta contenida en el punto 1.1. de la Adenda N° 2, que señala: "[...] Los 'subproyectos' en comento corresponden cada uno a

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001119  
Mil cre to  
Diecinueve

proyectos de EFE, diferentes e independientes en el tiempo y cuya pertinencia de ingreso al SEIA es también independiente. De tal forma, EFE tiene la convicción que el proyecto de mejoramiento integral de infraestructura ferroviaria se puede evaluar ambientalmente y ejecutar separadamente de los restantes subproyectos de cruces y confinamiento y como tal ha sido sometido al SEIA bajo una DIA, no eludiendo el ingreso al SEIA ni modificando el instrumento de ingreso al mismo. A mayor abundamiento, 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". En el punto 4.1 de la Adenda N° 2 el titular responde a una solicitud de aclaración de las I. Municipalidades de Pedro Aguirre Cerda y El Bosque sobre la conectividad, en la que hacen presente que el titular no ha entregado antecedentes suficientes para concluir que el cierre y reducción de pasos a nivel no generará una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres. Ante esto, el titular contestó: "se debe señalar que esta consulta u observación está referida a obras y actividades que no forman parte del proyecto. EFE no puede por tanto referirse en esta Adenda a los comentarios emitidos y fundamentación de los mismos. Sin embargo puede ratificar que el proyecto y sus obras, como son las nuevas estaciones y la reubicación de estaciones existentes supone un mejoramiento sustancial de las condiciones de accesibilidad existentes a infraestructura y servicios de parte de la población residente en el eje ferroviario de Santiago a Rancagua y sus intermedios". En el punto 6.8 de la Adenda N° 2, el titular, a propósito de otra solicitud de aclaración respecto a cómo serán los pasos bajo nivel, contestó: "estos trabajos no forman parte del proyecto en evaluación ambiental". Responde lo mismo en el punto 6.12 donde se le solicita aclarar si ha dimensionado los impactos negativos del cierre del paso Curva Las Ovejas, en la Avda. Ochagavía, y se le solicita indicar las principales acciones ambientales vinculadas al cierre de cada uno de los actuales pasos a nivel. Esta misma respuesta se repite en los puntos 6.13, 6.14, 6.28, 6.29, 6.30, 6.31, 6.32, 6.33, 6.34 y 6.42

de la Adenda N° 2, señalando que, las obras indicadas en la observación no forman parte del proyecto en evaluación o que el citado subproyecto de pasos desnivelados no es parte del presente proyecto en evaluación.

**Centésimo sexto.** Que, de acuerdo a lo ya señalado por el Tribunal, el análisis para determinar si las observaciones ciudadanas han sido debidamente consideradas, no se agota estrictamente en la revisión del contenido de la respuesta en la RCA, sino que implica examinar si las observaciones ciudadanas fueron tomadas en cuenta por parte de todos los actores involucrados y evaluados técnicamente por el SEA durante el proceso de evaluación. En este caso particular, el contenido de las observaciones dice relación con la conectividad asociada a las obras de cierre y a los pasos a desnivel, peatonales y vehiculares, vinculados con el proyecto. Frente a todas ellas, el titular sólo se limitó a hacer alusión, como se ha citado textual y extensamente, a que se trataba de materias contenidas en el ya mencionado subproyecto "Seguridad y Confinamiento", que no formaba parte de la evaluación. En consecuencia, al no estar disponible la información antes mencionada, no pudo haber una debida consideración de las observaciones ciudadanas relativas a los impactos asociados a la conectividad.

**Centésimo séptimo.** Que, expresado todo lo anterior, el Tribunal concluye que, la información acompañada de manera "complementaria" por el titular, respecto del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" es parcial e imprecisa. Una información de estas características, hizo imposible que las observaciones ciudadanas relacionadas con la conectividad fueran debidamente consideradas. Lo anterior, deviene en la falta de motivación de las respuestas contenidas en la RCA, lo que constituye un vicio que sólo puede sanearse por medio de su nulidad, y así se declarará.

### **I.2.3 Sobre la alegación referida a la vía de ingreso del proyecto**

**Centésimo octavo.** Que, sobre el particular, los reclamantes señalan que el proyecto debió ser evaluado a través de la

presentación de un EIA, dado que éste generaría o presentaría los efectos, características o circunstancias de las letras a) y c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, es decir: i) riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos, y ii) reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, respectivamente.

#### **I.2.3.1 Letra a) del artículo 11 de la Ley N° 19.300**

**Centésimo noveno.** Que, en cuanto a la letra a) del citado artículo 11, los reclamantes señalan que todo lo vinculado al ruido y a la afectación a la salud de las personas fue relacionado por el titular con el nuevo material rodante que se incorporaría, lo que forma parte de otro subproyecto no ingresado al SEIA, denominado "Renovación Flota de Material Rodante". En efecto, agregan que, de acuerdo a las proyecciones realizadas en el "Estudio Acústico Haz de Vías" presentado por EFE para la etapa de operación, se espera que las emisiones de ruido disminuyan en relación a las actuales, producto de: i) la compra de nuevos trenes de pasajeros de mejor tecnología, que generarían menores niveles de ruido, compra que se incluye en el subproyecto mencionado, y ii) por el mejoramiento en la faja vía al realizar progresos en la mecánica de suelo. Debido a lo anterior, EFE no comprometió ninguna medida de mitigación y compensación, y sólo mencionó un plan de monitoreo.

**Centésimo décimo.** Que, el proyecto y los estudios realizados durante su evaluación ambiental -agregan los reclamantes-, no consideraron el impacto de los trenes de carga, así como tampoco otras observaciones referidas a éste punto, en particular, las efectuadas por la Junta de Vecinos Villa Las Américas. Lo anterior, impediría evaluar correctamente este posible efecto y no permitiría, por lo tanto, descartar la concurrencia de riesgo para la salud de la población que habita en las cercanías de la línea ferroviaria, por efecto de los ruidos o vibraciones que el tránsito de trenes de carga generaría. Citan el punto 1.1 de

**REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL**

001122  
Mil ciento  
Veintidos

la Adenda N° 3, donde el Titular señala que: "el proyecto sometido al Sistema se refiere solo al transporte de pasajeros, por cuanto si bien estas dos vías se construyen dentro de la faja de vía de propiedad de EFE, no altera ni modifica las actuales condiciones operacionales del transporte de carga. Es más, la mayoría de las operaciones de transporte de carga se ejecutan en horario nocturno, donde no opera ningún tren de pasajeros". Dicha aseveración -en opinión de los reclamantes- no puede ser confirmada, puesto que al ampliar el número de vías férreas es inevitable que la frecuencia del transporte de carga también se vea incrementada. Agregan, que si se hubiera incorporado el impacto de trenes de carga al estudio acústico realizado por el titular, y de éste se obtuviera como resultado que se sobrepasan los límites de la norma escogida como referencia, deberían haberse propuesto medidas de mitigación para la etapa de operación.

**Centésimo undécimo.** Que, por su parte, el reclamado señala que el proyecto no requería la presentación de un EIA, toda vez que no concurriría ninguno de los efectos, características o circunstancias indicados en el artículo 11 de la Ley N° 19.300. En cuanto a los efectos de la letra a) del citado precepto, señala que para la etapa de construcción (vía férrea y estaciones), el proyecto supera en algunos receptores el límite de emisiones de ruido establecido en el D.S. N° 38 de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente (en adelante, "MMA"), por lo que se implementará como medida de control una barrera modular, a la que se sumará la realización de medidas de control de ruido complementarias, en aquellos puntos en que no se cumpla con el citado D.S 38 de 2011, pese a la implementación de la medida de mitigación antes individualizada. En cuanto a la construcción del Taller Maestranza San Eugenio y Cocheras Nos, el reclamado precisa que, de acuerdo a lo informado por el titular, los niveles de ruido estimados en los puntos de medición cumplen con el límite del mencionado Decreto Supremo, salvo en uno de los receptores que lo supera en 2 dBA, motivo por el cual se implementará otra barrera modular durante la etapa de

construcción de las Cocheras Nos. Por último, agrega el reclamado, que el Titular consideró un plan de monitoreo de ruido para la etapa de construcción.

**Centésimo duodécimo.** Que, en relación a los niveles de ruido estimados durante la etapa de operación del proyecto, el reclamado señala que se consideró como referencia el criterio de la *Transit Noise and Vibration Impact Assessment* de Estados Unidos, magnitud "Impacto Moderado" y las "Categoría 3 y 1", obteniendo como resultado, que en todos los puntos de evaluación se cumple con la citada norma de referencia, y por lo tanto, no era necesaria la incorporación de medidas de mitigación. Específicamente respecto a la etapa de operación de las dependencias EFE, que incluyen Taller Maestranza San Eugenio y Cochera Nos, los niveles de ruido proyectados cumplen con el límite diurno del D.S. 38 de 2011. En el periodo nocturno, se incumple la normativa entre 8 y 13 dBA, por lo que se implementará una barrera acústica permanente a 5 metros de distancia del carril oriente más cercano a los receptores.

**Centésimo decimotercero.** Que, en cuanto a las alegaciones de los reclamantes relacionadas con que el aumento de frecuencia y capacidad de los trenes de pasajeros y de carga, traerían consigo una exposición mayor a emisiones de ruido, suponiendo operaciones nocturnas no indicadas, el reclamado precisa que en la Adenda N° 3, en respuesta a la ICSARA N° 3, se señala que el proyecto no considera transporte de carga, sólo de pasajeros, y que éste no tiene en sí ningún aspecto que modifique o condicione la operatividad de los trenes de carga, los que seguirán utilizando las actuales vías férreas. Agrega que el transporte de carga no es parte de la actividad de EFE, la que se encuentra 100% en manos privadas, y que EFE es dueña de la infraestructura, teniendo como principal función administrarla, estando obligada a permitir el acceso a cualquier porteador en igualdad de condiciones, ya sea de pasajeros o carga. Con todo, agrega el reclamado, el titular del proyecto igualmente modeló la situación solicitada, la que se incorporó en la Adenda N°3 del

expediente de evaluación, concluyendo que el proyecto no provoca impactos en el medio, al igual que en la modelación originalmente presentada.

**Centésimo decimocuarto.** Que, el reclamado señala que el riesgo para la salud de la población fue una materia debidamente abordada durante el proceso de evaluación, no sólo respecto al caso particular de las emisiones de ruido sino que de todos los residuos y emisiones del proyecto, para lo cual cita el considerando 3.2.1 del ICE, Numeral 5.1 de la DIA y "Estimaciones de Emisiones Atmosféricas" presentada en el Anexo N° 2 de la DIA, entre otros. Por otra parte, señala que hubo pronunciamientos de Órganos de la Administración del Estado que manifestaron que el proyecto no generaba los efectos de la letra a) del artículo 11 de la Ley N° 19.300, como serían los casos del Departamento de Salud Ambiental del Ministerio de Salud, en Oficio Ord. N° B32/1196, de 17 de abril de 2013, y de la Subsecretaría del Medio Ambiente, mediante Oficio N° 131.062, de 25 de marzo de 2013.

**Centésimo decimoquinto.** Que, en lo que se refiere a la consideración del transporte de carga, a efectos de determinar los impactos acústicos del proyecto en la etapa de operación, cabe señalar que las tablas 7-6 y 7-7 del "Estudio Acústico Haz de Vías", acompañado en el anexo N° 7 de la DIA, señalan que el contenido de éstas se refieren a los flujos de trenes de pasajeros y carga para la situación actual y futura. Esta información trajo como consecuencia que en el punto 1.57 de la Adenda N° 1, el titular tuviera que precisar que, el proyecto evaluado no consideraba trenes de carga y que los flujos informados en las mencionadas tablas correspondían exclusivamente a trenes de pasajeros, lo que fue corregido en el "Estudio Acústico Vías y Estaciones" acompañado en el Anexo N° 11 de la Adenda N° 1. El argumento sobre la exclusión del transporte de carga de la evaluación del proyecto, fue reiterado por el titular en las respuestas contenidas en los puntos 1.59 y 1.62 de la Adenda N° 1; y 1.1, 1.19 y 1.27 de la Adenda N° 2.

**Centésimo decimosexto.** Que, en el ICSARA N° 3, la autoridad hizo presente que "De acuerdo a lo señalado en la respuesta de la pregunta 1.27 de la Adenda N° 2 de la DIA, el Proyecto no considera transporte de carga, sólo de pasajeros. Además, se señala que el Proyecto no tiene en sí ningún aspecto que modifique o condicione la operatividad de los trenes de carga, y que los trenes de carga utilizarán las actuales vías férreas. Al respecto, es necesario considerar que el servicio de transporte de carga es parte de la actividad actual de EFE y los trenes de carga utilizarán las actuales vías férreas, que el Proyecto es una reestructuración de la infraestructura y, además, que la Ley N°19.300 señala en su artículo 11 ter que en caso de modificarse un proyecto o actividad, la evaluación del impacto ambiental considerará la suma de los impactos provocados por la modificación y el proyecto o actividad existente para todos los fines legales pertinentes. En este contexto, se reitera la solicitud de evaluar el impacto acústico producido por los trenes de carga en la condiciones de operación actual sumado al impacto provocado por los trenes de pasajeros proyectado".

**Centésimo decimoséptimo.** Que, respondiendo a lo anterior, en la Adenda N° 3, el titular explica que el transporte de carga no es parte de la actividad de EFE, quien desde el año 1992 es solamente propietaria de la infraestructura ferroviaria y su administración. Entre los años 1993-1994, el transporte de carga se privatizó totalmente, precisando que desde entonces el transporte de carga no es parte de la actividad de EFE, y que la función principal de la empresa radica en la administración de la infraestructura, "estando obligada a permitir el acceso a cualquier porteador en igualdad de condiciones, ya sea de pasajeros o carga. Como contrapartida, los porteadores, ya sean de carga o pasajeros deben pagar a EFE los peajes respectivos por uso de la infraestructura. Mientras exista capacidad en la infraestructura de EFE, ésta no puede negar el acceso y/o su uso a ningún porteador (carga y/o pasajeros). EFE está obligada a permitir el libre acceso para el uso de su infraestructura en condiciones igualitarias y no discriminatorias".

**Centésimo decimoctavo.** Que, respondiendo a la exigencia de la autoridad, finalmente, el titular efectivamente realizó dicha modelación incluyendo el tránsito de trenes de carga. En efecto, éste precisó que las vías por donde se desplazan dichos trenes son las existentes actualmente, y que a partir de la información presentada, se confeccionaron mapas que establecen los niveles de ruido día-noche asociados exclusivamente a los trenes de carga, que se acompañan como Anexo N° 1 de la Adenda N° 3, los que posteriormente se sumaron a los de los trenes de pasajeros proyectados. De esta modelación el titular concluyó que *"los niveles de ruido que resultan de la suma de los actuales trenes de carga y los futuros trenes de pasajeros cumplen el criterio de la FTA para categoría 2, considerando como "Condición existente" el aporte exclusivo de los actuales trenes de pasajeros y carga. A su vez, al considerar el ruido de fondo obtenido instrumentalmente a lo largo del trazado, esto es, excluyendo el aporte de actuales trenes, también se dará cumplimiento a los límites correspondientes"*.

**Centésimo decimonoveno.** Que, respecto a la vinculación que el titular realizó entre la no afectación a la salud de las personas y la incorporación de un nuevo material rodante correspondiente a otro subproyecto no evaluado, el Tribunal ya determinó en esta sentencia que la información en relación al nuevo material rodante fue utilizada para evaluar los impactos acústicos asociados al proyecto aprobado.

**Centésimo vigésimo.** Que, en razón de lo señalado precedentemente, y habiendo sido finalmente los trenes de carga considerados para determinar los impactos acústicos del proyecto, y habiendo sido utilizada la información contenida en el subproyecto "Renovación Material Rodante" para evaluar los impactos acústicos del proyecto, el Tribunal no estima que las observaciones ciudadanas no acogerá la solicitud de los reclamantes en este punto.

#### **I.2.3.2 Letra c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300**

**Centésimo vigésimo primero.** Que, respecto a la concurrencia de los efectos o características de la letra c) del artículo

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001127  
Milena Co  
Verfisse Te

11 de la Ley N° 19.300, los reclamantes alegan que la autoridad no habría dado una respuesta clara a las observaciones relacionadas a la conectividad, dado que nuevamente el titular se habría remitido a otro subproyecto, "Seguridad y Confinamiento", tampoco ingresado al SEIA, del que no se tiene certeza ni precisión sobre su contenido, funcionamiento ni impactos. Agregan que sí existe una alteración significativa en las formas de vida de la población aledaña a la vía, toda vez que el proyecto supondrá la modificación de la ubicación de los pasos, tanto peatonales como vehiculares, regulares o irregulares, modificando los trayectos cotidianos de desplazamiento de los vecinos, sin que exista certeza de sus futuras ubicaciones. Lo anterior, dado que prácticamente en todas las presentaciones de EFE, como en las resoluciones dictadas durante el procedimiento administrativo, se señala que estos pasos se encuentran detallados en el ya mencionado subproyecto "Seguridad y Confinamiento". Por otra parte, respecto a la posible afectación relacionada con el reasentamiento de grupos humanos, los reclamantes señalan que la respuesta de la autoridad a la observación N° 112 -que hace presente este efecto en distintos sectores de la comuna- carece de "completitud y precisión", ya que no aclara las dudas respecto de lo que sucederá con los grupos humanos descritos en la observación, en particular, con la feria libre Salvador Allende.

**Centésimo vigésimo segundo.** Que, por su parte, el reclamado señala que existe en el proceso de evaluación información relativa a la no generación de los efectos contemplados en el citado precepto legal, entregada por el titular en el punto 5.1 de la DIA. A ello, se suman las observaciones al titular que sobre el punto realizó la autoridad administrativa en los ICSARA N° 1 y 2, solicitándole complementar la información proporcionada en la DIA, la que fue entregada por el titular mediante las Adendas N° 1 y 2, respectivamente. Adicionalmente, sostienen que debe tenerse presente lo señalado en el considerando 3.2.3 del ICE, en relación con el literal c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300. Respecto

específicamente a la división de territorio que provocaría la línea férrea, el reclamado señala que no es efectivo que no se contemple ninguna medida que implique la posibilidad de atravesarla, ya que de acuerdo a lo señalado en el citado considerando 3.2.3: "El proyecto no afectará el acceso de población, comunidades o grupos humanos a los servicios y equipamientos básicos, garantizándose el libre tránsito de un lado al otro del haz de vías mediante las mesaninas soterradas y superficiales en las estaciones de ferrocarriles [...] a modo de consideración principal y sobre la base de información obtenida en terreno, a través del contacto directo y del dialogo establecido con vecinos, todas las obras, partes y acciones del Proyecto, en etapas de construcción y operación, no afectaría a grupos humanos para el tramo comprendido entre Santiago y Rancagua [...] el proyecto no constituirá un cambio de rutinas para el acceso a bienes y servicios para los habitantes de las comunas relacionadas al Proyecto; por el contrario, supondrá un reforzamiento de las condiciones de conectividad y accesibilidad, mediante la creación de nuevas estaciones, el mejoramiento de la accesibilidad peatonal hacia y desde las estaciones, el aumento de las frecuencias del sistema de transporte, entre otros". Por último, en relación a la afectación de la feria libre Salvador Allende, agrega que el ICE se refirió específicamente a ella, señalando que el proyecto, partes y acciones asociadas al él, no afectarían dicha feria, porque todas ellas serán realizadas al interior del haz de vías existente.

**Centésimo vigésimo tercero.** Que, a juicio del Tribunal, de acuerdo a lo señalado en esta sentencia en relación a la debida consideración de las observaciones vinculadas al denominado subproyecto "Seguridad y Confinamiento", donde se constató que la información del citado subproyecto debía considerarse en la evaluación del proyecto aprobado, y que dicha información era parcial e imprecisa, debe concluirse que no es posible descartar que se hayan generado alteraciones significativas de los sistemas de vida y

costumbres de grupos humanos, según lo dispuesto en la letra c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300.

#### **I.2.4 Sobre la alegación de fraccionamiento**

**Centésimo vigésimo cuarto.** Que, sobre el particular, los reclamantes señalan que el proyecto "Santiago Express", integrante del Master Plan EFE, se compone de tres subproyectos, a saber: "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación Flota Material Rodante", habiendo sido objeto de evaluación únicamente el primero. Agregan que en el Capítulo 2 de la DIA del proyecto, punto 2.1 Características Generales, el titular explicó que los otros dos subproyectos son complementarios de aquel evaluado, y que además se estarían ejecutando en forma paralela.

**Centésimo vigésimo quinto.** Que, respecto al subproyecto "Seguridad y Confinamiento", los reclamantes señalan que su objetivo es desnivelar la totalidad de los pasos vehiculares existentes, así como construir un conjunto de desniveles peatonales en la vía de modo de mantener un estándar de continuidad urbana entre ambos costados de la faja. De los antecedentes acompañados y de la descripción del proyecto -precisan- se hace imposible considerar que éste no sea complementario a aquel que sí se ha sometido al SEIA, ya que los pasos vehiculares y peatonales desnivelados son producto precisamente de la construcción y mejoramiento de la nueva estructura vial del tren que se pretende ampliar. Agrega que este fraccionamiento se evidenció desde el comienzo del proceso de evaluación, como consta en el punto 1.1 del ICSARA N° 1. En él se le pidió al titular que precisara cómo daría cumplimiento a lo establecido en el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, ya que el titular en el punto 1.1 de la Adenda N° 1 señalaba que la DIA presentada se refería exclusivamente al subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria" y que los antecedentes de los otros dos subproyectos habían sido informados de manera adicional. Agregan que, de no implementarse el Subproyecto "Seguridad y Confinamiento", no existirían en la comuna de lo Espejo -ya

separada por la vía ferroviaria- accesos para poder cruzar de un lado de la comuna a otro, ignorándose cómo en concreto se pretende lograr esta conectividad. Señalan que el mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria necesariamente debe ir complementado por una renovación total de los pasos peatonales y vehiculares, de lo contrario sería inviable el mejoramiento de dicha infraestructura ya que no estarían las condiciones mínimas de seguridad necesarias para que dicho tren de alta velocidad opere en la zona.

**Centésimo vigésimo sexto.** Que, respecto al subproyecto "Renovación Flota Material Rodante", los reclamantes señalan que éste tiene por objetivo renovar, total o parcialmente, la flota de material rodante que actualmente opera el tramo Santiago-Rancagua. Agregan que el citado subproyecto fue utilizado para establecer las diferencias en los máximos niveles de ruido que pueden presentarse con los actuales y futuros trenes, manifestando que la renovación del material rodante es parte del fin del proyecto evaluado. Señalan que todas las justificaciones relacionadas con que el proyecto no se encuentra fraccionado carecerían de toda razón jurídica, y de ninguna manera podría ésta descartarse.

**Centésimo vigésimo séptimo.** Que, en opinión de los reclamantes, debe asegurarse que los impactos ambientales y sociales puedan ser evaluados en su totalidad y que no esté fraccionado el proyecto con el objetivo de variar la vía de ingreso. Lo anterior -agregan- se relaciona íntimamente con la falta de información esencial aportada por el titular, pues el desconocimiento de todos los impactos específicos de cada subproyecto origina un desconocimiento del total de los impactos generados por el proyecto Rancagua Express, información faltante que dificulta seriamente la debida participación ciudadana y afecta el acceso a la justicia ambiental que contempla nuestra legislación. Agregan que resulta evidente la intención del titular de reducir los impactos y las variables ambientales a evaluar, y con ello variar el instrumento de ingreso a evaluación. En efecto -precisa- el titular habría desagregado los componentes,

restando importancia al proyecto en su conjunto, al referirse solamente a aquellos impactos generados por uno de los subproyectos. Lo más confuso, y que daría cuenta del fraccionamiento, es el hecho que el titular, remitiéndose a los otros dos subproyectos, desconocidos para la comunidad, les atribuye la habilidad de mitigar los impactos ambientales del subproyecto evaluado. Señalan, por último, que de haberse considerado el proyecto Rancagua Express en forma integral, esto es, incluyendo la totalidad de los subproyectos anteriormente referidos, era evidente que el proyecto debía haber ingresado al SEIA mediante un EIA.

**Centésimo vigésimo octavo.** Que, por su parte, el reclamado afirma que no hubo fraccionamiento alguno imputable al titular del proyecto, dado que se trataría de dos proyectos distintos entre sí, *"uno destinado al mejoramiento del Haz de Vías del tramo, construcción y adaptación de estaciones ferroviarias y taller de mantención, mejoramiento de sistema de energía, sistema de señalización y comunicaciones, y otro, a desnivelar la totalidad de los pasos vehiculares existentes, así como construir un conjunto de desniveles peatonales en la vía de modo de mantener un estándar de continuidad urbana entre ambos costados de la faja. Es evidente que están relacionados, físicamente, pero su existencia no depende de la otra"*.

**Centésimo vigésimo noveno.** Que, el reclamado cita el numeral 2.1 de la DIA, donde el titular describió su proyecto Rancagua Express, explicando que éste se subdividió en tres subproyectos, a saber: i) "Seguridad y Confinamiento"; ii) "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria"; y, iii) "Renovación Flota Material Rodante". Agrega que EFE solo sometió a evaluación el subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", que considera un plan de mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre Santiago y la ciudad de Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados. Precisa que en la Adenda N° 1 y N° 2, el titular respondió las observaciones planteadas por la autoridad ambiental en las

preguntas 1.1 del ICSARA N° 1 y N° 2, respectivamente, mediante las cuales se planteó al Titular que debía tener presente la prohibición legal de fraccionar.

**Centésimo trigésimo.** Que, luego de citar textualmente los antecedentes señalados en el considerando anterior, el reclamado concluye que "los subproyectos corresponden a proyectos diferentes e independientes en el tiempo, los cuales se pueden realizar perfectamente en forma segregada o escalonada, lo que de manera alguna contraviene el artículo 11 bis de la ley. En efecto, el proyecto evaluado en la DIA corresponde al mejoramiento integral del haz de vía, el cual se puede realizar separadamente de los proyectos de cruces y confinamiento, lo que está expresamente permitido por el artículo 11 bis, que castiga la no evaluación ambiental por la Comisión de Evaluación o por la Dirección Ejecutiva según corresponda, de un proyecto que debió ingresar y no lo hizo o no ingresó mediante una Declaración o un Estudio cuando correspondiere. Ello no obsta a que el proponente pueda justificar que se trata de un proyecto que se realice por etapas como ocurre en la especie". Agrega a lo anterior, que dicha conclusión "está debidamente acreditada por medio de REPORTE FICHA IDI del Proyecto Rancagua Express de 9 de agosto de 2012 (ver anexo 1), según el cual la génesis del Proyecto Pasos Desnivelados (Subprograma Protección de Cruces), correspondiente al Subproyecto "Confinamiento y Seguridad", es anterior al Proyecto Rancagua Express (Mejoramiento Haz de Vías), que a su vez es parte del Subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria" y pasó a ser parte del MASTER PLAN DE EFE".

**Centésimo trigésimo primero.** Que, por otra parte, el reclamado señala que realizó las consultas pertinentes al titular relativas a un posible fraccionamiento, constatando que no hay en el procedimiento de evaluación antecedentes que permitan determinar que éste requiera de un EIA, en virtud de lo dispuesto en los artículos 11 ter, 18 bis y 19 de la Ley N° 19.300. Agrega que, en nuestro ordenamiento jurídico, es el proponente quien describe su proyecto a objeto de ingresar

al SEIA, y es durante su evaluación ambiental donde se determina si dicha descripción es apropiada, por lo que a la autoridad administrativa le corresponde evaluar el proyecto sometido al SEIA tal como ha sido descrito. De esta manera, afirma, las actividades que no se hayan incluido en él no pueden ser consideradas en la evaluación y, consecuentemente, quien pretenda emprender tales actividades deberá cumplir la normativa pertinente debiendo ingresar al SEIA en caso que corresponda.

**Centésimo trigésimo segundo.** Que, en este contexto, el reclamado afirma que la ejecución del proyecto Rancagua Express, *"es precisamente de aquellos proyectos que exceptúa el artículo 11 bis, es decir aquellos 'cuya ejecución se realizará por etapas", por lo cual su fraccionamiento es permitido en conformidad con las legislación ambiental vigente. La aplicación de esta excepción, consistente en una especie de excusa legal absolutoria, implicará determinar para cada caso si el proyecto se fraccionó a sabiendas o efectivamente era un proyecto o actividad por etapas"*. Agrega que lo importante es que los proyectos o actividades que deban someterse al SEIA, ingresen a éste. En su opinión, esta afirmación constituye la piedra angular que derribaría toda la base de la alegación de fraccionamientos, *"pues no es efectivo que el titular haya evaluado su proyecto, de forma fraccionada, toda vez que se trataba de proyectos que pueden subsistir independientemente, ni tampoco es efectivo que los efectos producidos por aquellas actividades no fueron debidamente evaluados, ni menos que no se contemplaran los efectos sinérgicos producidos por todos los proyectos"*.

**Centésimo trigésimo tercero.** Que, en cuanto a los requisitos del fraccionamiento, el reclamado señala que el artículo 11 bis supone una conducta subjetiva del titular en la que la mala fe no puede estar ausente, dado que sería ésta la que hace reprobable el fraccionamiento, pues se busca evitar el ingreso al SEIA o alterar el instrumento que en derecho corresponde presentar. Es decir, el titular debe saber que su conducta esta proscrita por el derecho y además tener la

voluntad de ejecutarla. "De la lectura de aquel precepto es posible señalar que tal infracción requiere la concurrencia de dolo de parte del titular, pues la expresión 'a sabiendas', configura una predisposición subjetiva. En este sentido, el dolo es el conocimiento del hecho que integra la prohibición, acompañado por la voluntad de realizarlo. Es así como el órgano fiscalizador, la Superintendencia del Medio Ambiente, deberá acreditar tal elemento subjetivo en el actuar. De esta manera, si solo se configura culpa (por ejemplo un deficiente análisis técnico de los impactos del proyecto), no tendría aplicación lo dispuesto en la norma". Agrega que la sola cita de este artículo por parte de los recurrentes supone probar una conducta subjetiva, que dista de estar acreditada en su presentación, pues, como es natural en nuestro derecho, la buena fe se presume y la mala fe debe probarse.

**Centésimo trigésimo cuarto.** Que, por último, el reclamado señala que, sin perjuicio de lo señalado respecto al fraccionamiento, el órgano competente para determinar un eventual fraccionamiento de proyecto es la SMA. Agrega que tal competencia debe vincularse con lo establecido en el artículo 3° de su Ley Orgánica de la SMA (en adelante, "LOSMA"), específicamente su letra k), que se refiere al requerimiento de ingreso en caso de fraccionamiento; y a lo señalado en el artículo 35 letra b) del citado estatuto legal, que precisa que corresponderá exclusivamente a la SMA, el ejercicio de la potestad sancionadora respecto del incumplimiento del requerimiento efectuado por ese organismo según lo previsto en la letra k) del citado artículo 3°.

**Centésimo trigésimo quinto.** Que, para resolver este punto de la reclamación, se hace necesario reproducir lo dispuesto en el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, que señala: "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. No se aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas”.

**Centésimo trigésimo sexto.** Que, de acuerdo a lo señalado en el citado precepto, la competencia para determinar si se configura o no el fraccionamiento corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente, motivo por el cual el Tribunal no puede pronunciarse sobre este punto. Al respecto, debe tenerse presente que, según lo informado por la SMA -en cumplimiento de una medida para mejor resolver decretada a fojas 1.002- existen denuncias por fraccionamiento en contra del titular del proyecto, que actualmente se encuentran en etapa de instrucción. Será la decisión que la autoridad adopte respecto de ellas, determinando si se configura o no el fraccionamiento, la que podrá eventualmente ser objeto de impugnación ante el Tribunal, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 17 N° 3 de la Ley N° 20.600. En igual sentido, se ha pronunciado recientemente el Tribunal en causa Rol R-48-2014: “Que, el Tribunal advierte que, efectivamente, la competencia para determinar la vulneración de la prohibición de fraccionamiento, introducida en el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300 por la Ley N° 20.417, corresponde a la SMA. Para ello, será necesario -como primera cuestión- el inicio de una investigación en dicho sentido, por lo que la derivación de los antecedentes a la Jefa de División y Sanción para que determine tal circunstancia fue acertada. A mayor abundamiento, dado que la SMA, en la resolución reclamada, se limitó a derivar los antecedentes a la mencionada división sin establecer si se presentaba o no una hipótesis de fraccionamiento, no le corresponde al Tribunal pronunciarse sobre ello, ya que la oportunidad para hacerlo será, en este caso, cuando conozca de la reclamación que, eventualmente, se interponga en contra de la decisión que adopte la SMA respecto a la concurrencia o no del fraccionamiento denunciado en autos” (Considerando undécimo).

II RECLAMACIONES DEL ARTÍCULO 17 N° 8 DE LA LEY N° 20.600

**Centésimo trigésimo séptimo.** Que, de acuerdo a lo señalado en la parte expositiva de esta sentencia, el 22 de abril de 2014, las señoras Valentina Durán Medina, Lorena Lorca Muñoz y María Nora González Jaraquemada, interpusieron en su calidad de abogadas y profesoras del curso de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, una solicitud de invalidación administrativa para dejar sin efecto la Resolución Exenta N° 373 de 2013, que calificó favorablemente el proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria". Mediante Resolución Exenta N° 457, de 29 de mayo de 2014, el Director Ejecutivo del SEA admitió a tramitación la solicitud de invalidación sólo respecto de la última de las solicitantes, ya que consideró que las otras dos no cumplían con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley N° 19.880. Sin embargo, mediante Resolución Exenta N° 98, de 30 de enero de 2015, la autoridad administrativa revocó parcialmente la Resolución Exenta N° 457 de 2014, declarando inadmisibles las solicitudes de invalidación respecto de doña María González Jaraquemada, dado que, al igual como sucedía con las otras dos solicitantes, no concurrirían respecto de ella los supuestos del artículo 21 de la Ley N° 19.880.

**Centésimo trigésimo octavo.** Que, en este contexto, el 14 de julio de 2014, las dos abogadas cuyas solicitudes de invalidación fueron rechazadas mediante Resolución Exenta N° 457 de 2014, presentaron ante el Tribunal reclamación del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, estando pendiente una reposición administrativa en contra de la misma resolución, presentada por ellas el 16 de junio de 2014. Por su parte, el 17 de febrero de 2015, la abogada cuya solicitud fue declarada inadmisibles como consecuencia de la revocación parcial, presentó en contra de la Resolución Exenta N° 98 de 2015, reclamación del artículo 17 N° 8 del citado estatuto legal.

**Centésimo trigésimo noveno.** Que, ambas reclamaciones tienen por finalidad que se dejen sin efecto las resoluciones que no

reconocieron en las solicitantes el interés exigido por el artículo 21 de la Ley N° 19.880. Ellas consideran que su calidad de abogadas y profesoras del curso de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos, las habilita para solicitar la invalidación ante el Director Ejecutivo del SEA. Por otra parte, en cuanto al fondo, reiteran los argumentos desarrollados en la solicitud de invalidación que las reclamantes presentaron conjuntamente en sede administrativa el 24 de abril de 2014, y que en términos generales, pretende dejar sin efecto la RCA del proyecto por considerar que: i) existiría fraccionamiento del proyecto; ii) el proyecto debió ser evaluado como EIA y; iii) el proyecto adolecería de falta de información relevante y esencial.

**Centésimo cuadragésimo.** Que, respecto al fraccionamiento, las reclamantes señalan que el proyecto "Rancagua Express" comprende tres subproyectos, a saber: i) "Seguridad y Confinamiento"; ii) "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria; y iii) "Renovación Flota Material Rodante". De estos tres, sostienen que el único evaluado y aprobado ambientalmente fue el "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", aprobado mediante Resolución Exenta N° 373 de 2013. Lo anterior -en opinión de las reclamantes- repercutiría en el desconocimiento de los impactos del proyecto y sus medidas de mitigación, pues muchos de éstos se encuentran en los otros subproyectos, no pudiendo evaluarse completamente, por ejemplo, las variables ruido y aislamiento.

**Centésimo cuadragésimo primero.** Que, respecto a la evaluación del proyecto, las reclamantes señalan que éste debió ingresar por medio de EIA y no como DIA, dado que el proyecto presentaría los efectos, características o circunstancias de las letras a) y c) del artículo 11 de la Ley N° 19.300. En efecto -señalan- el proyecto generaría riesgo para la salud de la población debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o ruidos, y también produciría reasentamientos de comunidades humanas, alteración

significativa de los sistemas de vida y costumbres del grupo humano.

**Centésimo cuadragésimo segundo.** Que, por último, en lo que se refiere a la falta de información relevante y esencial, las reclamantes hacen presente que, de acuerdo a lo informado por el titular, parte de los impactos que el proyecto genera se mitigarían mediante los subproyectos que no han sido evaluados, lo que haría imposible conocer si el proyecto se ajusta o no a la normativa vigente, haciéndose cargo adecuadamente de sus impactos. Lo anterior, se manifestaría a lo largo de todo el proceso de evaluación, en que constantemente se haría alusión a los subproyectos para responder diversas inquietudes tanto de organismos sectoriales como de observaciones ciudadanas.

**Centésimo cuadragésimo tercero.** Que, de acuerdo a lo señalado precedentemente, en cuanto a la solicitud de invalidación presentada por las señoras Valentina Durán Medina y Lorena Lorca Muñoz, se encontraba pendiente un recurso de reposición administrativo, al momento de presentar la reclamación ante el Tribunal. Al respecto, según lo dispuesto en el inciso primero del artículo 54 de la Ley N° 19.880 *"interpuesta por un interesado una reclamación ante la Administración, no podrá el mismo reclamante deducir igual pretensión ante los Tribunales de Justicia, mientras aquella no haya sido resuelta o no haya transcurrido el plazo para que deba entenderse desestimada"*. Por ello, es posible concluir que no era procedente que las reclamantes ocurrieran al Tribunal Ambiental.

**Centésimo cuadragésimo cuarto.** Que, si bien respecto de la competencia del Tribunal contenida en el artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, no es necesario agotar la vía administrativa -a diferencia de lo dispuesto en el artículo 17 N° 5 y N° 6- lo cierto es que, habiéndose impugnado en sede administrativa la decisión de la autoridad, en virtud del inciso primero del citado artículo 54, este Tribunal no es competente para conocer de esta reclamación.

**Centésimo cuadragésimo quinto.** Que, en consecuencia, todo lo que se señalará a continuación, dice únicamente relación con la reclamación judicial interpuesta por la señora María Nora González Jaraquemada. Al respecto, de acuerdo a lo ya señalado, es manifiesto que las ilegalidades denunciadas en la solicitud de invalidación así como en las respectivas reclamaciones interpuestas ante el Tribunal conforme al artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, son las mismas que sustentan la reclamación PAC y la reclamación judicial del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, desarrolladas en el capítulo II de esta sentencia. Ello hace necesario referirse al sistema recursivo especial para impugnar la RCA regulado en la Ley N° 19.300, y su relación con la solicitud de invalidación de la misma.

**Centésimo cuadragésimo sexto.** Que, tal como señaló el Tribunal en la sentencia correspondiente a la causa Rol R N° 34-2014, "*La Ley N° 19.300 contempla un sistema recursivo especial para impugnar la RCA. Dichos mecanismos están principalmente regulados en los artículos 20, 25 quinquies, 29 y 30 bis [...] (considerando décimo). En lo que se refiere específicamente a la reclamación PAC, el artículo 29 inciso cuarto de la Ley N° 19.300 señala que: "Cualquier persona, natural o jurídica, cuyas observaciones señaladas en los incisos anteriores no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental establecida en el artículo 24, podrá presentar recurso de reclamación de conformidad a lo señalado en el artículo 20, el que no suspenderá los efectos de la resolución". Por su parte, de acuerdo a lo señalado en el citado artículo 20, de lo resuelto por la autoridad se podrá reclamar ante el Tribunal Ambiental dentro del término de 30 días, el que conocerá de ella conforme a lo establecido en el artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600.*

**Centésimo cuadragésimo séptimo.** Que, la especialidad de la vía impugnativa contenida en los artículos citados, tiene - entre otros- su respaldo normativo en el inciso final del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600. Este precepto señala

que, en los casos de las reclamaciones de los numerales 5) y 6) del artículo 17 de la Ley N° 20.600, es decir, respecto de la vía recursiva que tiene el titular del proyecto y los reclamantes PAC, respectivamente, para impugnar lo resuelto por el Director Ejecutivo del SEA o la Comisión de Evaluación Ambiental, en relación con el contenido de la RCA, "no se podrá ejercer la potestad invalidatoria del artículo 53 de la Ley N° 19.880 una vez resueltos los recursos administrativos y jurisdiccionales o transcurridos los plazos legales para interponerlos sin que se hayan deducido".

**Centésimo cuadragésimo octavo.** Que, una de las razones que explica la existencia de una regla como la contenida en el inciso final del artículo 17 N° 8, es evitar un nuevo pronunciamiento o un procedimiento paralelo respecto de pretensiones similares que hayan sido resueltas a propósito de una reclamación PAC. Con ello, y como ha señalado el Tribunal en la sentencia antes citada, "[...] si se desconociera la prevalencia del régimen recursivo especial de la Ley N° 19.300 ante la denominada 'invalidación ambiental', se verían afectados diversos principios relacionados entre sí, en particular los de economía procesal, concentración, congruencia y seguridad jurídica. [...] La proliferación de vías recursivas paralelas -administrativas y judiciales- donde se discuten fundamentalmente las mismas pretensiones, contradice dichos principios" (considerando vigésimo segundo).

**Centésimo cuadragésimo noveno.** Que, de acuerdo a lo ya señalado a lo largo de esta sentencia, es manifiesto que la solicitud de invalidación presentada ante el Director Ejecutivo del SEA, solicitando que se dejara sin efecto la RCA del proyecto, no sólo tiene la misma pretensión que la reclamación presentada ante la misma autoridad a través de la vía especial de impugnación, sino que además comparte los mismos fundamentos (mismas ilegalidades y argumentos).

**Centésimo quincuagésimo.** Que, bajo este contexto, forzoso es concluir que, en el caso de autos, es plenamente aplicable el inciso final del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, ya

que, habiéndose resuelto la vía especial de impugnación, no puede luego solicitarse por terceros una invalidación que contenga igual o similar pretensión y los mismos argumentos que aquella, sin que ello implique una transgresión a los fundamentos de la citada regla. Por lo anterior, y dado que la autoridad administrativa se encontraba impedida de ejercer la potestad invalidatoria del artículo 53 de la Ley N° 19.880, el Tribunal no es competente para conocer de la presente reclamación.

**POR TANTO Y TENIENDO PRESENTE** además, lo dispuesto en los artículos 17 N° 6, 17 N° 8, 18 N° 5 y N° 8 de la Ley N° 20.600; en los artículos 9 bis, 10, 11, 11 bis, 30 bis, entre otros, de la Ley N° 19.300; en los artículos 53, 54, 65 y 66 de la Ley N° 19.880 y en las demás disposiciones citadas pertinentes, se resuelve:

1. **Acoger** la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, por no haber sido debidamente considerada la observación ciudadana relacionada con conectividad y vinculada al subproyecto "Seguridad y Confinamiento". Por lo anterior, se dejan sin efecto tanto el rechazo ficto de la reclamación PAC de los recurrentes de autos, como la Resolución Exenta N° 373 de 25 de abril de 2013, del Director Ejecutivo del SEA, que calificó favorablemente el proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua".
2. **Retrotraer** el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua" hasta la dictación del ICSARA N° 2, donde se encuentra contenida la observación ciudadana, debiendo la autoridad velar porque se lleven a cabo todas las acciones necesarias para asegurar su debida consideración, teniendo presente lo señalado en el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300.
3. **Rechazar** las reclamaciones del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, interpuestas por las señoras Valentina Durán

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

001142  
Mil cento  
Cuarenta y dos

Medina y Lorena Lorca Muñoz, por aplicación de lo dispuesto en el inciso primero del artículo 54 de la Ley N° 19.880.

4. **Rechazar** la reclamación del artículo 17 N° 8 de la Ley N° 20.600, interpuesta por la señora María Nora González Jaraquemada, por aplicación de lo dispuesto en el inciso final de dicha disposición.

Notifíquese, regístrese y archívese en su oportunidad.

Rol R N° 35-2014 (acumuladas Rol R N° 37-2014 y Rol R N° 60-2015)

Pronunciada por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, integrado por su Presidente, Ministro señor Rafael Asenjo Zegers, y por los Ministros señor Sebastián Valdés De Ferrari y señora Ximena Insunza Corvalán. No firma el Ministro señor Valdés, no obstante haber concurrido a la vista y al acuerdo, por encontrarse haciendo uso de su feriado legal.

Redactó la sentencia el Ministro Rafael Asenjo Zegers.

Autoriza el Secretario del Tribunal (S), señor Ricardo Pérez Guzmán.