

Santiago, veinticinco de septiembre de dos mil diecisiete.

**VISTOS:**

El 20 de enero de 2017, don Dandy Arturo Carrera Aránguiz, don Patricio Siteo Calderón Herrera, doña Ana María Calderón Herrera, don Luis Antonio Bravo Ruiz, y don Luis Antonio Farías Bückle (en adelante, "la reclamante"), representados convencionalmente por doña María Nora González Jaraquemada, interpusieron una reclamación, invocando el artículo 17 N° 6, de la Ley N° 20.600 que crea los Tribunales Ambientales (en lo sucesivo "Ley N° 20.600"), en contra de la Resolución Exenta N° 1383/2016, de 29 de noviembre de 2016 (en adelante, "la resolución reclamada"), del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, "la reclamada"), en virtud de la cual se rechazó el recurso de reclamación por la no debida consideración de las observaciones ciudadanas, interpuesto por la reclamante en contra de la Resolución Exenta N° 146, de 14 de marzo de 2016 (en adelante, "RCA N° 146/2016") dictada por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "la Comisión de Evaluación"), que calificó ambientalmente favorable el proyecto "Centro Logístico Puerto Viluco" (en lo sucesivo "el proyecto") cuyo titular es la Sociedad Puerto Viluco S.A.

La presente reclamación se declaró admisible el 31 de enero de 2017, asignándosele el Rol R N° 146-2017.

**I. Antecedentes de la reclamación**

El 12 de noviembre de 2014, la Sociedad Puerto Viluco S.A. ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, "SEIA") la Declaración de Impacto Ambiental (en

adelante "DIA") del proyecto, en virtud de lo dispuesto en el artículo 3 letras l.1) y e.5), del D.S. N° 40/2012, que establece el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "RSEIA").

Según su descripción, el proyecto consistirá en la construcción y operación de un centro destinado al almacenamiento de productos silvoagropecuarios, que se emplazará en la comuna de Buin, Región Metropolitana, a 500 metros de la Ruta 5 y al costado del ramal ferroviario con destino al puerto de San Antonio. Entre las actividades descritas en el proyecto, se considera recibir productos alimenticios, almacenarlos en frío o seco según sus características, y posteriormente realizar su despacho en contenedores, vía tren o camión de acuerdo a los contratos establecidos con terceros. El proyecto considera la construcción de una vía férrea, para permitir el ingreso del tren y para empalmar al ramal existente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, el que tendrá una extensión de 456,5 metros lineales aproximadamente.

En cuanto a construcción y operación del proyecto, se desarrollará en 4 fases, permitiendo al final de ellas (año 2029) una superficie de almacenamiento de 29.737,94 mts<sup>2</sup> para productos fríos y 35.734,76 mts<sup>2</sup> para productos secos.

La Directora Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, mediante Resolución Exenta N° 754, de 30 de diciembre de 2014, dispuso iniciar un proceso de participación ciudadana (en adelante "PAC"). En ese contexto, el 17 de febrero de 2015, un grupo de vecinos del proyecto presentó un conjunto de observaciones ciudadanas.

El proyecto fue calificado favorablemente por la Comisión de Evaluación, mediante la RCA N° 146/2016, de 18 de marzo de 2016.

El 16 de mayo de 2016, doña María Nora González Jaraquemada, en representación de la reclamante, interpuso un recurso de reclamación administrativa de conformidad con el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante "Ley N° 19.300"), en contra de la RCA N° 146/2016, fundado en que las observaciones efectuadas durante el período de PAC no habrían sido debidamente consideradas en la RCA, solicitando, por tanto, que se declare que el proyecto no cumple con la normativa ambiental, y que se revoque dicha resolución. La Dirección Ejecutiva del SEA, mediante la resolución reclamada, resolvió rechazar el recurso de reclamación administrativa en comento.

## II. Del proceso de reclamación judicial

A fojas 173, don Dandy Arturo Carrera Aránguiz, don Patricio Siteo Calderón Herrera, doña Ana María Calderón Herrera, don Luis Antonio Bravo Ruiz, y don Luis Antonio Farías Bückle, interpusieron una reclamación ante el Tribunal, solicitando, en lo principal, que se acoja la misma en todas sus partes, que se revoque la Resolución Exenta N° 1383/2016 y, en virtud de ello, se revoque asimismo la RCA N° 146/2016, ordenando retrotraer el expediente de evaluación de impacto ambiental del proyecto, a la dictación del ICSARA N° 1, "*[...] debiendo la autoridad velar porque se lleven a cabo todas las acciones necesarias para asegurar su debida consideración [de las observaciones PAC]*". En el primer otrosí de su reclamación, solicitaron acumular la presente causa a la Rol R N° 139-2016.

A fojas 219, el Tribunal admitió a tramitación la reclamación, y ordenó oficiar a la reclamada, de conformidad con el artículo 29 de la Ley N° 20.600. En la misma resolución, de conformidad con el artículo 99 del Código de Procedimiento Civil, se dio traslado a la solicitud de acumulación planteada en el primer otrosí de la presentación de la reclamante.

A fojas 224, la reclamada solicitó la ampliación del plazo para evacuar su informe.

A fojas 226, la reclamada evacuó el traslado conferido a fojas 219, en relación a la solicitud de acumulación de causas.

A fojas 229, el Tribunal accedió a la solicitud de fojas 224 y, resolviendo la presentación de fojas 226, tuvo por evacuado el traslado conferido a fojas 219.

A fojas 240, Puerto Viluco S.A., solicitó ser considerado como tercero coadyuvante de la reclamada en estos autos.

A fojas 243, el tercero coadyuvante de la reclamada hizo una presentación en la que solicita tener presente sus argumentos en esta causa, en relación a la solicitud de acumulación planteada por la reclamante.

A fojas 254, el Tribunal accedió a la solicitud de fojas 240, y tuvo presente lo planteado a fojas 243.

A fojas 259, la reclamada presentó el informe respectivo, el que se tuvo por evacuado dentro de plazo por resolución de fojas 322.

A fojas 323, la reclamante reiteró su solicitud de acumulación de autos a la causa rol R N° 139-2016.

A fojas 325, el Tribunal ordenó traer a la vista la causa rol R N° 139-2016, y, con ello, resolvió rechazar la solicitud de acumulación planteada por la reclamante. En la misma resolución, se dictó autos en relación y se fijó como día y hora para la vista de la causa el 23 de mayo de 2017.

A fojas 327, el Tribunal resolvió de oficio y para una mejor resolución de la presente causa, fijar como nueva fecha para la vista de la misma, el 16 de mayo de 2017, en vista sucesiva con la causa rol R N° 139-2016.

A fojas 328, la reclamante, la reclamada y el tercero coadyuvante de ésta última solicitaron, de común acuerdo, la suspensión de la vista de la causa, y que se fijara un nuevo día y hora para su realización, a lo cual el Tribunal accedió por resolución de fojas 329, y fijó como nueva fecha para estos efectos, el 25 de mayo de 2017.

A fojas 333, el tercero coadyuvante de la reclamada hizo una presentación en la que solicita tener presente sus argumentos de fondo en esta causa, a lo que el Tribunal resolvió tener presente, por resolución de fojas 357.

A fojas 356, se dejó constancia que la vista de la causa se llevó a cabo el 25 de mayo de 2017, concurriendo por la reclamante, la abogada María Nora González Jaraquemada, por la reclamada la abogada Astrid Francke Henríquez, y por el tercero coadyuvante de la reclamada, el abogado Fernando Molina Matta.

A fojas 361, la abogada de la reclamante solicitó tener presente el hecho de que sus patrocinados gozan, por el solo ministerio de la ley, del privilegio de pobreza, al tenor del artículo 600 del Código Orgánico de Tribunales, lo que el Tribunal tuvo presente por resolución de fojas 363.

A fojas 364, la causa quedó en estado de acuerdo.

### **III. Fundamentos de la reclamación y del informe**

Conforme a los fundamentos de la reclamación y las alegaciones y defensas del informe de la reclamada, las materias controvertidas en autos son las siguientes:

#### **1. Argumentos relativos a las observaciones ciudadanas que no habrían sido debidamente consideradas en la RCA N° 146/2016**

La reclamante, luego de describir lo que considera el estándar de debida consideración de las observaciones, expuso sus argumentos, ordenando las observaciones planteadas durante la evaluación ambiental del proyecto, según los distintos componentes que considera se verían afectados, conforme se desarrolla a continuación:

##### **1.1 Agua**

###### **a) Sobre la presión y caudal de agua (observación N° 1)**

La reclamante señala que, en la Adenda presentada el 14 de agosto de 2015, en el punto 1.5 en la Tabla 1, denominada "Volúmenes de Agua utilizados por Fases", el titular señalaría que los volúmenes de agua que el proyecto utilizará, varían desde 49,5 a 173 (no se señala una unidad

de medida, pero se infiere que son m<sup>3</sup>/día), el cual es justamente el límite de la factibilidad de agua entregada por Aguas Andinas.

A juicio de la reclamante, dicha cantidad "[...] resulta ser enorme, sobre todo si tenemos en consideración que Viluco es una localidad que tiene problemas de factibilidad de agua, en donde las personas necesitan recurrir al sistema de APR [Agua Potable Rural] y colectores de agua, por lo que resulta evidente que la utilización de tal cantidad de agua afectará la disponibilidad de la misma para todas las demás personas del sector, tanto para su consumo personal como para el uso agrícola [...]".

Según la reclamante, no se explicita cómo se ha llegado a la conclusión de que el proyecto se enmarcaría dentro de la factibilidad otorgada por Aguas Andinas S.A., pues ninguno de los documentos anexados a la DIA, ni a las Adendas harían alusión a este punto.

Para la reclamada, en tanto, en el Anexo N° 20 de la Adenda, el proponente abordaría esta observación ciudadana, planteando que el terreno donde se localizará el proyecto cuenta con factibilidad de agua potable de 173 m<sup>3</sup>/día entregada por Aguas Andinas, lo que acredita mediante el Certificado de Factibilidad N° 002351-02.04.2015, emitido por dicha empresa, en el Anexo N° 3 de la Adenda ya mencionada.

Aclara luego que, ante el hipotético caso de requerirse la ampliación de las instalaciones domiciliarias indicadas en el proyecto, Aguas Andinas habría hecho presente, en el certificado de factibilidad, que "[...] deberían estudiarse como una modificación de dicho proyecto [...]".

La reclamada agrega que la factibilidad para dotar de agua potable al terreno, se cumpliría con la presión mínima para las redes públicas de agua potable, de acuerdo a lo establecido en las normas sectoriales correspondientes. Por ello, a su juicio, tanto la Comisión de Evaluación como la Dirección Ejecutiva en la resolución reclamada, resolverían correctamente que la factibilidad de agua potable actualmente considerada para el proyecto "[...] no afectaría la disponibilidad de agua potable del sector, ya que su provisión se enmarca dentro de los recursos disponibles de la red pública de agua potable que abastece a Viluco". Destaca además que mediante el Ordinario N° 155, de 1° de febrero de 2016, la Dirección General de Aguas, se pronunció conforme con el proyecto.

Por último, ante las alegaciones de la reclamante sobre una supuesta insuficiencia en la respuesta que informa que sería Aguas Andinas la encargada de realizar las acciones e inversiones necesarias para cumplir con la factibilidad de agua potable para el proyecto, y en relación al tema de los pozos de monitoreo, la reclamada señala que éstas no fueron observadas durante el procedimiento de participación ciudadana, por lo que, a su juicio, no le correspondería legalmente pronunciarse al respecto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 78 del RSEIA.

**b) Sobre el consumo de agua del proyecto (observación N° 3)**

La reclamante planteó en su observación N° 3 la necesidad de un "[...] Estudio, otorgado por un especialista en la materia, que señale en forma clara y precisa: [...]" una serie de aspectos en relación con el consumo de agua de las diversas dependencias del proyecto y en sus distintas etapas. A continuación, en su reclamación cuestionan el pronunciamiento del SEA, basado en la tabla "Volúmenes de agua utilizados por

fases" que se presentó por parte del titular. Señala que esta tabla sería insuficiente para dicho propósito por las siguientes razones: (i) se limitaría a establecer los valores de consumo de agua destinada en cada fase, cada etapa y su respectivo uso: uso sanitario, humectación, industrial, riego; y (ii) no existiría información respecto a cómo se llega a cada uno de los valores otorgados. A su juicio, "[...] para que el titular hubiese llegado a los valores en los que basa su proyecto, éste debiese haber realizado una Memoria de Cálculo en la que se señalase los estudios y cálculos realizados para obtener el consumo de agua [...]". En su opinión, existe falta de especificación de la tabla en cada uno de los usos, por lo que la observación no se respondería de manera adecuada.

Agrega la reclamante que el Informe Hidrogeológico, del Anexo 2 de la Adenda, no habría tenido como objetivo abordar el tema del consumo de agua y, por lo tanto, no resultaría adecuado para responder las inquietudes de los observantes.

En consecuencia, la reclamante considera que el SEA habría infringido el criterio de completitud y precisión al momento de dar respuesta a la observación ciudadana, puesto que el tema planteado en la observación justamente atiende a la preocupación por la información de carácter genérica entregada por el titular, que debía ser especificada para dar una respuesta que cumpliera con aquellos criterios, lo que tampoco habría sido corregido al resolver la reclamación administrativa.

Por su parte, la reclamada señala que la Secretaría Regional Ministerial de Salud de la Región Metropolitana (en adelante "SEREMI de Salud"), mediante su ORD. N° 898, de 29 de enero de 2016, condicionó su pronunciamiento a una serie de permisos ambientales sectoriales (en adelante, "PAS") que versan sobre estas materias, los cuales se encuentran

especificados en los considerandos 6.1.1, 6.1.2, y 6.1.3 de la RCA N° 146/2016, y respecto de los cuales se verificó el cumplimiento de sus requisitos en su resuelvo 3°.

Sobre las alegaciones referidas al Informe Hidrogeológico del Anexo 2 de la Adenda, la reclamada señala que es efectivo que tal informe no tenía como finalidad analizar la presente observación, relativa al efectividad de consumo de agua de 1,5 litros por persona diariamente, de acuerdo a lo informado por el titular, por lo que no es un antecedente que aporte a la resolución de la inquietud planteada.

Asimismo, en cuanto a la alegación de la reclamante respecto a la veracidad y exactitud de la información expuesta en la tabla *"Volúmenes de agua utilizados por fases"* y su suficiencia para dar respuesta a la preocupación ciudadana, la reclamada señala, citando los artículos 18 y 24 inciso final de la Ley N° 19.300 y los artículos 19 y 71 del RSEIA, que *"[...] todo lo declarado por el proponente en la DIA y durante la evaluación ambiental tiene el carácter de información vinculante jurídicamente para él y el desarrollo de su Proyecto, una vez que éste es calificado favorablemente"*. Sin perjuicio de ello, a juicio de la reclamada, la tabla en comento daría cabal cumplimiento a los requerimientos exigidos por los observantes en su oportunidad, dado que el titular habría aclarado que *"[...] no se contempla lavado de maquinarias dentro del Proyecto, y clasificando todos los restantes usos mencionados en la Observación en diversas categorías"*. Por lo cual, concluye la reclamada, el debido cumplimiento de lo observado por la reclamante no requeriría de una memoria de cálculo junto con la tabla de volúmenes de agua, para justificar la información proporcionada, *"[...] no habiendo sido, incluso, solicitada tal información por la reclamante en la instancia pertinente"*.

En lo que se refiere a la eventual vulneración del criterio de completitud y precisión, la reclamada argumenta que el objeto de la observación original no habría sido garantizar el consumo de agua del proyecto, sino que se limitó a exigir información detallada de los consumos de agua previstos para el mismo y compararlo con el consumo domiciliario promedio de la zona de Viluco.

Finalmente, en lo relativo a las alegaciones referidas a garantizar el consumo de agua del proyecto, la reclamada insiste en que ello no habría sido observado durante el procedimiento de participación ciudadana, por lo que, excede el marco de la original Observación N° 3 realizada durante el PAC, y por ende, a su juicio, "*[...] no corresponde legalmente que este Ilustre Tribunal Ambiental se pronuncie al respecto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 78 del Reglamento del SEIA*".

#### **1.2 Sobre tráfico de ferrocarriles (observación N° 5)**

La reclamante explica que la observación realizada en este punto, puede dividirse en dos partes: (i) la pregunta por la cantidad de trenes y el número de éstos que circularán durante un día, que consideran se respondería de manera adecuada; y (ii) la pregunta por los horarios de circulación de estos mismos, en la cual señalan se produciría una infracción a la debida consideración. A juicio de la reclamante, la respuesta que el SEA entrega, "*[...] elude la respuesta específica respecto a la circulación de trenes y sus horarios, señalando que la programación específica del movimiento ferroviario nacional está asignada por ley a la empresa de Ferrocarriles del Estado*", y, por tanto, no cumpliría en su respuesta el criterio de completitud y por ello la observación no se encontraría debidamente considerada.

En opinión de la reclamada, en tanto, para contestar a la observación en análisis, sería necesario referirse a materias sectoriales que escapan a las competencias de la autoridad ambiental. Según explica en su informe, “[...] existe una normativa sectorial específica que regula los itinerarios de los trenes, y que escapa a los potenciales compromisos y condiciones que el Proponente pudiese haber ofrecido durante la evaluación ambiental del Proyecto”.

Sin perjuicio de lo anterior, la reclamada señala que, el titular del proyecto, en el punto 6.1 del Anexo 20 de la Adenda, habría respondido dicha observación, indicando que “[...] el Proyecto aportaría de manera diaria con un máximo de 2 trenes de 40 carros y de 26 toneladas cada uno, y que su tráfico será solamente diurno”. Agrega que, en la RCA N° 146/2016, se confirmaría lo señalado por el titular, indicando que se establecerá una política de operación ferroviaria diurna. Además, la reclamada destaca que en la misma RCA 146/2016, se aclararía que no sería posible indicar un horario preestablecido. Por último, la reclamada asegura que, en todo caso, “[...] el Proponente deberá dar cumplimiento a los compromisos adquiridos por su parte durante el proceso de evaluación ambiental y que, a su vez, se encuentran recogidos en la RCA N° 146/2016”.

En conclusión, la reclamada señala que procede desestimar la alegación de la supuesta falta de debida consideración de la observación N° 5 en los fundamentos de la RCA N° 146/2016, lo cual concuerda con lo dispuesto por el Director Ejecutivo del SEA, en el considerando 11.2 de la resolución reclamada.

### **1.3 Vial**

#### **a) Sobre cruce ferroviario y paso desnivelado (observaciones N°s 6 y 7)**

Para la reclamante, el titular del proyecto no se habría hecho cargo de las actividades de transporte, tanto por vía férrea como por camiones. Al respecto destacan lo señalado por la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región Metropolitana (en adelante "SEREMI MOP") en el Oficio N° 18812015, de 28 de agosto del 2015, en donde se pronuncia respecto de las observaciones PAC, en los siguientes términos: *"Las futuras obras que se ejecuten dentro de la faja fiscal del camino G-526 no son del titular del proyecto y no han sido evaluadas ambientalmente, por lo tanto, no se han contemplado los requerimientos del Manual de Carreteras volumen 9, denominado Estudios y Criterios Ambientales en Proyectos Viales"*.

Adicionalmente, la reclamante señala que, en las respuestas a las observaciones N°s 6 y 7, realizadas por la SEREMI MOP, mediante el ORD. N° SRM RM 39/2016, de 24 de febrero de 2016, dicho órgano habría tomado en cuenta las observaciones realizadas, en especial lo referido a la desnivelación del cruce ferroviario, al señalar que *"[...] el proyecto no se hace cargo de obras relevantes para su funcionamiento (como el ramal ferroviario y el cruce ferroviario en el camino G-526), no presentando una evaluación integral de todas las partes que conforman el proyecto global [...] en el caso del cruce ferroviario mencionado, se reitera la necesidad de la solución desnivelada planteada por la Dirección Regional de Vialidad del MOP RMS, [...] para efectos de minimizar al máximo el riesgo de accidentes, deterioro de la calidad de vida de las personas, y del nivel de servicio de la infraestructura para la comunidad; considerando la fase de construcción y la fase de operación en toda la vida útil contemplada para el proyecto. Se estima que el diseño y materialización de la solución en este caso, amerita evaluar la incorporación de las Mejores Técnicas Disponibles (MTD), según el artículo 2°, letra m bis), de la LBGMA N° 19.300 y sus modificaciones"*. Dicho criterio, a su juicio, no habría sido tomado en cuenta por la reclamada en la RCA N° 146/2016, prevaleciendo el

criterio de peligrosidad que habría invocado la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana (en adelante "SEREMI TT"), vulnerándose con ello el principio precautorio, consagrado en el Principio N° 15 de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992.

La reclamante continúa señalando que la SEREMI TT, a través del ORD. N° 1354, de 22 de febrero de 2016, habría indicado que el titular debería cumplir con las condiciones de seguridad vial establecidas en el Decreto Supremo N° 38 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (en adelante "D.S. N° 38"). Luego, señala que, ante la Comisión de Evaluación, en su sesión de 10 de marzo de 2016, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, habría explicado las características del decreto en cuestión, señalando que: *"Este Decreto establece un parámetro que se denomina índice de peligrosidad, es decir, aquellas variables que deben establecerse frente a un camino con sus pasos desnivelados. Este índice se calcula mediante los siguientes parámetros: número de vehículos en la carretera, número de trenes en las últimas 12 horas, el ángulo del cruce, factor visibilidad y factor dependiente de las condiciones locales del camino. Si el índice de peligrosidad es menor a 12.000, se debe instalar una señal informativa que indique 'guarda sin cruce', si da más de 12.000 se deben instalar señales automáticas luminosas y sonoras del tren y si da más de 2 millones, debe efectivamente desnivelarse [...]".* Para la reclamante, la SEREMI TT agregaría el criterio de más 2 millones, en cuanto al índice de peligrosidad (en adelante "IP"), el cual no existiría en la normativa legal invocada, a lo que se suma el que, en su opinión, el D.S. N° 38 trataría sobre la *"señalización de cruces ferroviarios públicos a nivel"*, sin hacer referencia a los criterios por los cuales deberá ser desnivelado un cruce, y solo regularía los cruces

ferroviarios "en explotación", es decir, existentes, y no los cruces por existir como sería el presente caso.

La reclamante señala que "[...] se está creando un criterio que es meramente artificioso ya que se basa en una normativa legal inexistente [...]". En su opinión, el llamado "índice de peligrosidad de 2 millones" nunca podría ser superado y, por lo mismo, no se podría llevar a cabo en ningún caso el soterramiento que se indica previamente.

Finalmente, la reclamante asegura que la obligación de desnivelar se encontraría establecida en el artículo 30 inciso 2°, del D.F.L. N° 850 de 1997, del Ministerio de Obras Públicas (en adelante "D.F.L. N° 850/1997").

Por su parte, la reclamada destaca el tenor en que fue planteada la Observación N° 6, en donde, a su juicio, quedaría de manifiesto que los observantes solicitan "documento oficial, otorgado por el ente gubernamental que corresponda, con la autorización para la construcción del cruce ferroviario. Si la exigencia para la construcción es bajo nivel o a nivel del camino". En ese contexto, la reclamada señala que la RCA N° 146/2016, indicaría que el "documento oficial" requerido, sería otorgado por el órgano de la Administración del Estado con Competencia Ambiental (en adelante "Organismo sectorial") al cual corresponda autorizar la construcción del cruce ferroviario, y sería solicitado una vez aprobada la DIA y sus exigencias, de acuerdo a lo informado por el proponente en el Anexo 20 de la Adenda. Así las cosas, la reclamada estima que la Comisión de Evaluación habría dado suficiente y precisa consideración de la observación en comento.

En lo relativo a la desnivelación del cruce ferroviario - observación N° 7-, la reclamada señala que la RCA N° 146/2016

estableció como condición futura que, en caso de superación de un IP de 2.000.000 (dos millones) para el cruce de Santa Victoria, el proponente deberá soterrar el paso nivel, en base principalmente a lo expuesto por la SEREMI TT en la etapa de evaluación, lo que habría sido ratificado por la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones, en su Ord. N° 5313, de 19 de julio de 2016, en la etapa recursiva administrativa.

Por otra parte, en cuanto al argumento de que el D.F.L. N° 850/1997, del MOP, regularía el desnivel en una vía ferroviaria, la reclamada postula que dicha desnivelación se aplicaría solo para casos en que la vía férrea deba cruzar un "camino nacional", por lo que no resultaría exigible ejecutar dicha acción en este caso, dado que en el proyecto en análisis se involucra la ruta G-526, Camino Santa Victoria (Santa Helena), la cual estaría definida como "camino regional". Sin perjuicio de lo anterior, la reclamada enfatiza el hecho de que, "[...] si bien por normativa sectorial no sería obligatorio desnivelar el paso en cuestión, es válido utilizar el IP para definir una condición, dado que éste fue promovido por el Departamento de Transporte Terrestre del MTT, a raíz de un estudio generado en el año 2008 titulado "Análisis de la Seguridad en el Transporte Ferroviario", donde se indica que para valores de IP iguales o superiores a 2.000.000, debería ser establecida como obligatoria la desnivelación".

Para la reclamada, "[...] no existe normativa sectorial para requerir obligatoriamente la necesidad de implementar un paso bajo nivel". Al respecto, señala que, los términos que expresa el SEREMI MOP en su Oficio N° 39/2016, de 24 de febrero de 2016, no serían correctos "[...] ya que estimaría que tales obras tendrían el carácter de una obra de mitigación asociada [y] se hace cargo de efectos, características o circunstancias del artículo 11 literal e) de la LBGMA", lo que fue descartado en el presente caso.

A continuación, la reclamada se refiere a las alegaciones observadas sobre el aumento en los tiempos de desplazamiento, y señala que, de acuerdo al proceso de evaluación, "[...] el flujo vehicular de la ruta G-526 no se vería afectado, ya que no sería una vía considerada para el ingreso y salida de vehículos menores y tampoco de carga, por lo que esta ruta mantendría su flujo habitual". Asimismo, en el caso de la ruta G-46, señala que "[...] se prevé que se incrementará su flujo diario cuando el Proyecto se encuentre operando al 100%, solo en el tramo desde la Ruta 5 hasta la entrada y salida del Proyecto, (aproximadamente 700 metros) en un 0,2% adicional al flujo existente en la actualidad para esta ruta, de acuerdo a la medición realizada en el mes de marzo de 2015. Por otra parte, el horario de uso de las vías férreas incluidas en el Proyecto será diurno [...]".

La reclamada concluye que el proyecto no aumentaría los tiempos de desplazamiento, por lo que, a su juicio, no existiría afectación a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos del sector, especialmente en cuanto a una posible obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, y la eventual alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica.

Finalmente, señala que la falta de certeza científica absoluta a que hace referencia el Principio 15 de la Declaración de Río de 1992, no concurriría en este caso, por lo cual, "[...] no nos encontramos en el campo del principio precautorio como indican la reclamante en su recurso".

**b) Sobre la clasificación del estacionamiento de trenes  
(observación N° 9)**

La reclamante plantea, en relación con la observación relativa a la clasificación y al responsable del estacionamiento de trenes, que el proyecto tendría varias aristas, siendo una de las principales acerca de "[...] cómo se realizará el transporte de cargas para almacenar en el Centro Logístico". A su juicio, la respuesta del SEA no se corresponde con el estándar de la debida consideración, pues "[...] entrega información que el titular ha estado aportando desde el inicio de la evaluación, sin preocuparse de que la información tenga una coherencia suficiente para responder a la pregunta, e incluso, desvía nuevamente la respuesta a un ente externo al proyecto, lo que sólo tiene como resultado que los efectos de esta parte del proyecto, que quizás no son directamente de almacenamiento, pero sí fundamental para que éste pueda tener lugar, no son evaluados de manera adecuada".

La reclamante alega una supuesta falta de completitud y precisión en la respuesta del SEA, al manifestar que "[...] no forma parte del presente proyecto la actividad de transporte y por tanto, la operación de los trenes será por parte de un tercero", pues entienden que "[...] la carga a transportar, la circulación de los trenes, y el emplazamiento de las líneas ferroviarias hacia el Centro Logístico están necesaria y absolutamente vinculadas con las necesidades del proyecto, su construcción y funcionamiento [...]". Agrega que, el titular no define "[...] qué va a existir dentro de la planta, respecto a si habrá una estación de trenes, una subestación o terminal de carga -pues cada una de ellos tiene distintas especificaciones técnicas que cumplir y no son aclaradas- [...]".

Por último, la reclamante opina que existiría una falta de consideración debida de sus observaciones, pues "[...] el SEA

*no exigió al titular que averiguase estas informaciones con el tercero involucrado para poder responder de manera adecuada a lo solicitado por nuestra parte [...]", y con ello tomar medidas pertinentes para evitar la eventual afectación significativa de la comunidad y sus sistemas de vida.*

Para la reclamada, tanto en el proceso de evaluación como en la RCA N° 146/2016 (considerando N° 10.2.), se daría respuesta a esta observación, al señalar que el proyecto dispondría de una línea férrea, a la cual se conectará un desvío ferroviario de propiedad de EFE, precisando que "*[...] no forma parte del mismo la actividad de transporte y por tanto, la operación de los trenes será por parte de un tercero*".

Agrega la reclamada, que el titular muestra en el Anexo N° 2 de la DIA, un plano de carga, descarga y estacionamientos, donde se visualizaría que el "estacionamiento de trenes", correspondería a cuatro zonas de carga y descarga (en la simbología, las zonas 3, 4, 5 y 6), tanto de los camiones como de la carga de trenes. Señala, además, que se representa la faja de servidumbre por donde entraría el ferrocarril al área del proyecto, siempre dentro de la propiedad del proponente.

Por otra parte, respecto a lo observado referente al "ente fiscalizador", señala que "*[...] tanto la operación ferroviaria como de camiones será de responsabilidad de terceros, éstos estarán sujetos a la fiscalización sectorial y ambiental que corresponda*".

En conclusión, considera que la observación habría sido debidamente considerada, y, que "*[...] es legítimo que el Proponente haya definido los alcances de su Proyecto considerando que el transporte por ferrocarril y camiones lo*

*realicen terceros, toda vez que su proyecto consiste en la construcción y operación de un centro de almacenamiento de productos silvoagropecuarios para su exportación". Finalmente aclara que las partes, obras y acciones habrían sido debidamente descritas y, por tanto, su evaluación ambiental se encontraría desarrollada de manera adecuada en el expediente de evaluación ambiental.*

**c) Sobre los impactos del aumento de tráfico  
(observación N° 12)**

La reclamante señala que tanto en la RCA N° 146/2016, como en la resolución reclamada, no se daría respuesta debidamente fundada frente a la observación que trata sobre los impactos del aumento de tráfico, pues, a su juicio, sólo se remitiría al Estudio de Tráfico y al Análisis Vial Básico, presentados por el titular, los cuales habrían sido realizados en los meses de junio de 2014 y marzo de 2015, respectivamente, "*... siendo incongruentes los resultados de éstos al tener el supuesto mes peak (marzo) un índice menor al de junio*". Por lo demás, para la reclamante, tampoco se consideraría en la RCA N° 146/2016 la solicitud que se planteó en la observación, en cuanto a considerar como época peak del año aquella en donde aumenta la exportación de productos, principalmente de carácter agrícola, siendo ésta la primavera.

En opinión de la reclamante, los accesos desde la ruta G-46, atendidas las características de dicho camino, dentro de un medio rural, resultarían insuficientes para acoger el tráfico de tal cantidad de vehículos que transitarían hacia el puerto seco, especialmente los vehículos de mayor envergadura y tonelaje como los camiones, por lo que consideran dicha situación como de riesgo para la vida e integridad física de la comunidad.

La reclamante concluye que no se satisfacen los criterios de completitud y precisión en la respuesta de la reclamada, pues versa sobre una época *peak* que, según los propios datos aportados por el titular, no sería tal, habría una falencia en cuanto a la claridad de la respuesta, y, además, no cumpliría ésta con el criterio de la autosuficiencia. Finalmente, agrega que "[...] *si bien se señalan los anexos correspondientes, falta precisar dónde se encuentra la información que da respuesta a la observación*".

Para la reclamada, los resultados del Estudio de Tráfico habrían indicado que el registro de flujos vehiculares tendría dos periodos marcados, llamados "Horarios Punta", que son de similar magnitud, siendo levemente mayor el horario "Punta Mañana". Luego, la reclamada explica que se habría desarrollado una modelación vial, mediante el modelo de simulación AASIDRA 5.1., centrando su análisis en los "Grados de Saturación" y "Niveles de Servicio" del acceso estudiado, modelándose en dos escenarios: situación actual y situación proyectada en los periodos más atochados del día (que corresponden a "Punta Mañana" y "Punta Tarde"). Señala en este punto que, sobre la fecha y estacionalidad de la medición, "[...] *la SEREMI TT no emitió pronunciamiento*".

A continuación, la reclamada señala que, durante la evaluación ambiental del proyecto, la Dirección Regional del SEA de la Región Metropolitana, en el ICSARA, habría requerido al titular ampliar la información referente al artículo 7 del Reglamento del SEIA, literales b) y e), donde además, se solicita, definir un área de influencia vial para el proyecto y presentar un esquema de catastro operativo de tránsito vehicular (con demarcaciones, señales, calzadas, pistas vehiculares, accesos, entre otros), que incorpore el escenario actual. En virtud de lo anterior, explica que se solicitó evaluar los flujos vehiculares que aportará el proyecto (en las fases de construcción y operación), en el escenario base, y sobre tal, analizar los posibles efectos

adversos que generaría, lo cual permitiría proponer un esquema de medidas de gestión vial, que justificara que no se aumentarían de manera significativa los tiempos de desplazamiento de los residentes del área de influencia.

Continúa explicando que, atendido lo anterior, en la Adenda Complementaria, el titular habría presentado un nuevo análisis de la ruta G-46, concluyendo que "[...] ésta incrementará su flujo diario cuando el Proyecto se encuentre operando al 100% solo en el tramo desde la Ruta 5 hasta la entrada y salida del Proyecto (aproximadamente 700 metros) en un 0,2% adicional al flujo existente en la actualidad para esta ruta de acuerdo a la medición realizada en el estudio, efectuada en el mes de marzo 2015". Luego aclara que "[...] respecto a la ruta G-526 (Santa Helena), señala que esta ruta mantendrá su flujo habitual, toda vez que ésta no es una vía considerada para el ingreso y salida de vehículos de carga o menores aportados por el Proyecto". Por otra parte, en cuanto al tramo de vía férrea que se construirá, la reclamada señala que "[...] éste no afectará al desplazamiento normal de los vehículos que transitan, puesto que se encontrará al interior del predio donde se realiza la faena industrial. Por su parte, la conexión no afectará el normal funcionamiento del tránsito de trenes. Cabe recordar, que el transporte ferroviario asociado al Proyecto, será en horario diurno, y con un máximo de dos veces por día, en etapas 3 y 4 (100% del Proyecto)".

En conclusión, la reclamada estima que durante la evaluación del proyecto se habrían presentado antecedentes suficientes para describir los flujos vehiculares del área de influencia del mismo y descartar sus eventuales efectos sobre el medio humano, habiendo sido, a su juicio, considerada debidamente la Observación N° 12.

**d) Sobre el uso de la Ruta G-46 o Avenida Viluco  
(observaciones N° 16 y 18)**

La reclamante plantea que, respecto de las observaciones que tratan sobre el uso de la Ruta G-46 o Avenida Viluco, éstas no habrían sido debidamente consideradas. Ello, fundado en que, a su juicio, *"[...] en la RCA no se responde si la ruta cumple con las normas de vialidad para el paso de la cantidad de camiones que implica un proyecto como Puerto Viluco, sino sólo se limita a decir que cumple con los requisitos del Plan Regulador Metropolitano de la Región Metropolitana (PRMS)".* Por otra parte, *"[...] no se pronuncia sobre el efectivo tránsito que tendrán los camiones, sino sólo menciona que el tramo a usar tendrá una pista, demarcaciones y señaléticas correspondientes".*

Agrega la reclamante que, en la resolución reclamada, el SEA insistiría en que el tránsito de camiones hasta el proyecto sería entre el trébol de Paine y el acceso, sin embargo, en su opinión, no tendría cómo acreditar que tal medida se cumpliría en esos términos, *"[...] pues una cosa es el diseño del proyecto y otra que los transportistas se ciñan a éste, lo que de acuerdo a la comunidad del lugar es poco probable, teniendo presente que para acceder al Trébol de Paine es necesario pagar un peaje".*

La reclamada señala en su informe que, la SEREMI TT en su ORD. N° 1354, de 22 de febrero de 2016, se pronunció sobre la observación en análisis e indicó lo siguiente: *"El titular se compromete a realizar las medidas de mitigación vial que resulten del Análisis Vial Básico antes de la recepción final de las obras y el titular deberá mantener un registro permanente de la entrada y salida de camiones al proyecto".* Dicha condición, explica la reclamada, habría quedado establecida en la RCA N° 146/2016.

De este modo, en la RCA N° 146/2016 se establecería, en opinión de la reclamada, que el proyecto debe hacer uso de la ruta G-46 sólo para desplazarse desde y hacia la ruta 5, trayectos que “[...] poseen las condiciones necesarias para desarrollar las actividades propias del Proyecto, a las que se le suman medidas que deberá implementar, para cumplir con los estándares normativos y sectoriales [...]”. Es así que, en consideración de la reclamada, aun cuando en la RCA N° 146/2016 se haya invocado lo dicho por el proponente, el SEA habría complementado dicha respuesta, y habría entregado la información necesaria para considerar debidamente esta observación.

A continuación, en relación con la Observación N° 18, señala que, el compromiso de circunscribir el tránsito de camiones al tramo desde el trébol de Paine hasta el acceso de camiones del proyecto y viceversa, constituye una exigencia que el proponente deberá cumplir, en caso de calificarse favorablemente su proyecto, y que, por consiguiente, serían fiscalizables por la Superintendencia de Medio Ambiente (en adelante “SMA”), de acuerdo al artículo 106 del RSEIA. En conclusión, la reclamada señala que no resultaría necesario que el SEREMI TT entregue un documento legal que valide esta exigencia, bastando al efecto la misma RCA.

**1.4 Sobre las características de los productos transportados y almacenados (observaciones N°s 37 y 39)**

En cuanto a las observaciones relativas a los contaminantes del proyecto, la reclamante señala que no se respondería fundadamente a la inquietud de los observantes, “[...] pues existe una natural preocupación frente un concepto tan indeterminado como el de ‘carga o mercadería general inofensiva’, únicamente se responde repitiendo la respuesta que da la titular, infringiéndose así los criterios de

*independencia, completitud y precisión*". Agrega que, en la resolución reclamada, el SEA señalaría que existen limitaciones legales, pero, a su juicio, no se daría cuenta de qué es lo que se va a almacenar en las bodegas del proyecto.

La reclamada explica en su informe que, de acuerdo al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (en adelante, "PRMS"), el proyecto se ubicaría en dos zonas: i) Zona habitacional mixta área urbanizada de 100 Hab/ha, donde se permiten actividades residenciales, de equipamiento, actividades productivas y de almacenamiento de carácter inofensivo e infraestructura; y ii) Zona de Interés Silvoagropecuario Mixto (ISAM 12) donde se permiten actividades "inofensivas", cuyo entorno inmediato no presenta localización de población o viviendas que pudieran verse afectadas.

En este sentido, respecto a la calificación de instalaciones industriales y de bodegaje, a la que hace referencia el artículo 161 del RSEIA, la reclamada señala que, de acuerdo a los antecedentes del proceso, la actividad del proyecto fue calificada como "inofensiva".

Para la reclamada, todo lo anterior limita al titular a que los productos a cargar y almacenar, no puedan ser sino productos "silvoagropecuarios" e inofensivos. En consecuencia, señala que "[...] aun cuando el Titular no haya detallado dicha carga general inofensiva, las limitaciones legales de carga y almacenamiento constatadas en el proceso de evaluación permitieron evaluar de manera adecuada el Proyecto".

1.5 Sobre el uso de suelo del proyecto (observación N° 42)

En este punto la reclamante asegura que, en atención al uso de suelo, particularmente la pérdida de la aptitud de éste, calificado por el PRMS como de zona de interés silvoagropecuario mixto (ISAM 12), no se habría considerado debidamente la Observación N° 42, que trata sobre la materia. A su juicio, se habría respondido con la misma información provista por la titular, que sólo haría alusión al Certificado de Informaciones Previas Municipales de la Comuna de Buin, sin añadir nada sobre la compatibilidad territorial, cuestión, en su opinión, trascendental, teniendo en cuenta que el proyecto sólo se podría desarrollar si es calificado como inofensivo, todo lo cual infringiría los criterios de completitud y precisión. Agrega que la resolución reclamada se abstendría de emitir pronunciamiento, pues "[...] *considera que la observación se extiende al requerir el pronunciamiento a que se refiere el Art. 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, lo que resulta necesario teniendo en mente que el proyecto se desarrollará en una zona calificada como Zona de Interés Silvoagropecuario Mixto, por lo que se requiere de las aprobaciones de la Dirección de Obras Públicas Municipales, el SEREMI MINVU y el Servicio de Agrícola y Ganadero*".

Por su parte, la reclamada señala que efectivamente el Certificado de Informaciones Previas Municipales figura en el Anexo 18 de la DIA. En atención de ello, la RCA N° 146/2016 daría respuesta a esta observación, haciendo referencia al Anexo 20 de la Adenda, en el cual el titular habría indicado que el instrumento de planificación territorial aplicable es el PRMS. Agrega que, dado que el requerido Certificado de Informaciones Previas se puede encontrar en el Anexo 18 de la DIA, la pretensión de la reclamante se encontraría efectivamente satisfecha dentro del proceso de evaluación ambiental.

## 2. De la necesidad de evaluar el proyecto mediante un EIA

Para la reclamante, el proyecto debió ser ingresado al SEIA mediante un EIA, pues, a su juicio, se generarían efectos, características o circunstancias de aquellas señalamientos en el artículo 11 de la Ley N° 19.300, particularmente los literales a), b), c) y e). De dichos literales, la reclamante destaca, a modo de ejemplo, el manejo de aguas servidas y la filtración de un porcentaje a la napa freática, de la cual muchas familias se abastecen; la pérdida de suelo; la contaminación a propósito del incremento exponencial de la circulación de camiones de alto tonelaje; alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de la localidad, pues en su opinión habría *"una potente obstrucción o restricción a la libre circulación, a la conectividad y un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento"*; todo esto sumado a la eventual alteración significativa al valor paisajístico de la zona, pues se trataría de una zona rural de atributos naturales únicos y representativos, relacionados particularmente a la cultura chilena.

Para la reclamada, lo planteado en el presente recurso *"[...] difiere en su contenido a las observaciones efectuadas, por la reclamante de marras, durante la participación ciudadana efectuada en el marco de la evaluación ambiental del Proyecto"*. De este modo, señala que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 78 del RSEIA, la eventual necesidad del proyecto de ingresar al SEIA como un EIA y no como una DIA, no habría sido objeto de las observaciones por las cuales se reclama en esta oportunidad.

Sin perjuicio de lo anterior, la reclamada en su informe realiza un breve análisis de los argumentos por los cuales estima que el proyecto no generaría los efectos, características y circunstancias reclamados, concluyendo que *"[...] la inquietud ciudadana en torno a los eventuales*

*efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la LBGMA no es fundada".*

### **3. Del eventual fraccionamiento del proyecto**

La reclamante señala que existiría fraccionamiento del proyecto Centro Logístico Puerto Viluco, en atención a que, a su juicio, el titular excluiría de la evaluación todo lo relacionado con el transporte. En su opinión, el proyecto no sería autosuficiente, pues "[...] *la operación de éste sólo se entiende en la medida que los productos que serán cargados y descargados llegan y salen del centro logístico mediante el transporte ya sea mediante camiones o el sistema ferroviario [...]*". Destaca finalmente que esta consideración habría sido planteada en el proceso de evaluación ambiental por la SEREMI MOP.

Para la reclamada, en tanto, el Director Ejecutivo se habría hecho cargo de dichas observaciones en el considerando N° 13 de la resolución reclamada, al señalar que "[...] *la competencia de determinar la existencia de un fraccionamiento de proyectos, radica exclusivamente en la Superintendencia del Medio Ambiente no correspondiendo al SEA, a la Comisión de Evaluación o al Director Ejecutivo conocer y pronunciarse sobre el punto*".

La reclamada destaca que, en este mismo sentido, se habría pronunciado la jurisprudencia administrativa, citando al efecto el dictamen N° 463 de 2015, de la Contraloría General de la República, y la jurisprudencia del Tribunal, al declarar inadmisibles una reclamación en la causa Rol R N° 57-2014, además de los fallos dictados en las causas Roles R N° 48-2014 y R N° 35-2014.

La reclamada señala que la reclamación de autos versaría sobre hechos que no habrían sido sometidos al conocimiento del Director Ejecutivo, lo cual contraría, a su juicio, el principio de congruencia.

En opinión de la reclamada, lo anteriormente señalado, circunscribiría la competencia del Tribunal, pues sólo podría conocer de las reclamaciones que interponga cualquier persona natural o jurídica cuando sus observaciones no hubieren sido consideradas en el expediente de evaluación ambiental.

#### **IV. Argumentos del tercero coadyuvante de la reclamada**

Como se señaló previamente, por resolución de fojas 254, se tuvo a la Sociedad Puerto Viluco S.A. como tercero coadyuvante de la reclamada. En dicha condición, mediante presentación de fojas 333, reiteró en los mismos argumentos desarrollados en su oportunidad por la reclamada, a efectos de solicitar el rechazo de la presente reclamación.

#### **CONSIDERANDO:**

**Primero.** Que, para la resolución de la controversia de autos y a la luz de los antecedentes expuestos, la parte considerativa de esta sentencia comprenderá las siguientes materias:

- I. Cuestiones generales sobre la debida consideración de las observaciones ciudadanas
- II. Sobre la debida consideración de las observaciones de la reclamante de autos
  1. Observaciones en relación al componente agua (observaciones N<sup>os</sup> 1 y 3)
  2. Observación relativa al tráfico de ferrocarriles (observación N<sup>o</sup> 5)

3. Observaciones sobre impacto vial y accesibilidad
    - i. Sobre cruce ferroviario y paso desnivelado (observaciones N°s 6 y 7)
    - ii. Sobre la clasificación del estacionamiento de trenes (observación N° 9)
    - iii. Sobre los impactos del aumento de tráfico (observación N° 12)
    - iv. Sobre el uso de la Ruta G-46 o Avenida Viluco (observaciones N°s 16 y 18)
  4. Observaciones relativas a características de los productos a ser transportados y almacenados (observaciones N°s 37 y 39)
  5. Observaciones sobre el uso de suelo del proyecto (observación N° 42)
- III. De la necesidad de evaluar el proyecto mediante un EIA
- IV. Del eventual fraccionamiento del proyecto
- V. De la nulidad parcial de la RCA

**I. Cuestiones generales sobre la debida consideración de las observaciones ciudadanas**

**Segundo.** Que, sobre la debida consideración de las observaciones ciudadanas, 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 [...]".

**Tercero.** 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 expediente 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.

**Cuarto.** 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 [...]”.*

**Quinto.** 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 adelante “Instructivo PAC”). 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.

**Sexto.** Que, el Instructivo PAC 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.

**Séptimo.** 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 expediente 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 ésta 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.

**Octavo.** 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

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

oportunamente de cada una de ellas. Lo mismo deberá hacer aquella autoridad para asegurarse que los órganos con competencia ambiental puedan contar en su debido tiempo 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.

**Noveno.** 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 además 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.

**II. Sobre la debida consideración de las observaciones de los reclamantes de autos**

**Décimo.** Que, realizadas las precisiones anteriores, corresponde, conforme a ellas, determinar si las observaciones ciudadanas planteadas por los reclamantes de autos fueron o no debidamente consideradas. Para un correcto entendimiento del asunto controvertido, se hace necesario reproducir en cada tema, la respectiva observación que los reclamantes presentaron durante la evaluación ambiental del

proyecto, junto con las referencias a los argumentos de las partes en cada caso.

**1. Observaciones en relación al componente agua  
(observaciones N°s 1 y 3)**

**Undécimo.** Que, en relación al componente agua, se reclamó en esta sede la no debida consideración de las observaciones N°s 1 y 3. A continuación se revisará el tenor de cada una de estas observaciones, junto con el análisis de la consideración que obtuvieron durante el proceso de evaluación, para luego, en forma conjunta, resolver la controversia planteada en autos.

**Duodécimo.** Que, en cuanto a la observación N° 1, ésta se planteó en los siguientes términos: *"Agua potable: La DIA en 1.5.6 sobre la construcción del Centro Logístico Puerto Viluco y en el punto 1.6.8 sobre la operación del mismo, dice 'en el caso particular del agua será suministrada por la red pública y se cancelará el pago que corresponda a su consumo'. Para ello el titular presenta una boleta de consumo de agua de un medidor domiciliario de 1/2 pulgada en el Anexo N° 8 sobre aguas. Exigimos al titular: Cuando solicite a Aguas Andinas cambiar de diámetro el medidor para aumentar el flujo de agua, debe solicitar, a Aguas Andinas cambio de matriz y cañerías para no disminuir la presión y caudal de agua potable de la comunidad de Viluco. El servicio domiciliario de 1/2 pulgada, a nombre de "señor residente" con domicilio San Juan de Viluco 398 Paine, nunca alcanzará a satisfacer las necesidades del Centro Logístico Puerto Viluco. La matriz que surte de agua potable dicho servicio domiciliario corresponde a una que pasa por el Camino Santa Victoria y que continúa hacia la zona de Viluco a través de la ruta G-46 desde ruta 5 sur por el oriente hasta el sector La Estancilla por el poniente y su data de instalación es del año 1978, aproximadamente. El correspondiente aumento poblacional desde*

**REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL**

*su instalación a la fecha, genera graves problemas de presión y abastecimiento dejando a varios sectores sin el vital elemento o escasamente a agua a tomar por lo que la comunidad se ha visto en la obligación de instalar acumuladores de agua (ver anexo 1 fotografías) para poder satisfacer medianamente sus necesidades de uso en calefón, lavadoras, comida y aseo”.*

**Decimotercero.** Que, en su reclamación en esta sede, la reclamante señala como argumentos para cuestionar la debida consideración a su observación, (i) que no se tomó en cuenta “[...] la realidad que están viviendo los vecinos de la comunidad de Viluco, que luchan a diario por poder sobrellevar la falta de alcantarillado que tienen sus hogares”; (ii) que el agua potable que pretende utilizar el proyecto sería excesiva, en especial, considerando los problemas de factibilidad de agua que tiene la zona, por lo que estima que la utilización de tal cantidad de agua afectaría su disponibilidad para el resto de las personas del sector; (iii) cuestiona la forma en que se habría llegado a la conclusión de que el proyecto se enmarcaría dentro de la factibilidad otorgada por Aguas Andinas, pues, a su juicio, ninguno de los documentos anexados a la DIA, ni a las Adendas harían alusión a este punto; (iv) finalmente, ante la respuesta del titular de que “Aguas Andinas deberá realizar todas las acciones e inversiones necesarias para cumplir con dicha factibilidad”, la reclamante considera demasiado amplia tal aseveración, y, a su juicio, correspondía que señalara específicamente “[...] a qué acciones e inversiones necesarias se refiere [...]”.

**Decimocuarto.** Que, por su parte, en la observación N° 3, en relación con el consumo de agua, se planteó: “Uso de agua: En la presentación del Titular a la comunidad, en presencia del SEA, éste expone que su consumo de agua será de 1,5 litros por segundo. Exigimos al Titular: Estudio, otorgado por un especialista en la materia, que señale en forma clara y precisa: Consumo de agua destinado a baños en lo que hay

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

*lavamanos, duchas y WC se refiere durante la construcción y operación del Centro Logístico Puerto Viluco. Consumo de agua destinada a casinos y confección de comidas durante la construcción y operación [...]. Consumo de agua para la humidificación de la tierra durante la construcción de las obras. Consumo de agua destinado a aseo en baños, cocinas y comedores durante la construcción y operación [...]. Consumo de agua destinado al aseo en patios, lugares de acopio y bodegas durante la operación [...]. Consumo de agua destinado al aseo de contenedores (derrames de mercaderías) durante la operación [...]. Consumo de agua destinado a áreas verdes y lagunas. Consumo de agua destinado al lavado de maquinarias durante la construcción y operación [...]. Consumo de agua TOTAL, durante la construcción y operación del Centro Logístico Puerto Viluco, comparado respecto al de un consumo domiciliario promedio de la zona de Viluco. Este Estudio debe estar basado sobre la totalidad consumida de agua durante la construcción y operación del Centro Logístico Puerto Viluco, al 100% de su funcionamiento. Cabe señalar que en todo proceso de preparación de materias primas destinadas al consumo humano se deben tomar todas las medidas de aseo posible que resguarden la integridad y calidad de los mismos. En otras palabras, un aseo constante y eficiente de manipuladores, bodegas y contenedores para evitar cualquier tipo de contaminación".*

**Decimoquinto.** Que, en esta sede, la reclamante cuestiona el hecho que el SEA fundara la consideración a la observación en análisis, en la tabla "Volúmenes de agua utilizados por fases" que se presentó por parte del titular, pues, en su opinión, existiría una falta de especificación de la tabla, en cada uno de los usos, con lo cual habría infringido el criterio de completitud y precisión al responder la observación. Agrega la reclamante que el Informe Hidrogeológico presentado en la evaluación ambiental, no habría tenido como objetivo abordar el tema del consumo de

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

agua y, por lo tanto, no resultaría adecuado para responder las inquietudes de los observantes.

**Decimosexto.** Que, revisado por el Tribunal el expediente de evaluación ambiental, en relación con el agua potable, se ha podido constatar que, en respuesta al ICSARA N° 1, el titular informó en la Adenda complementaria, de 14 de agosto de 2015, específicamente en los puntos 1.4, 1.5, Tabla N° 1 sobre "*Volúmenes de agua utilizados por fases*" y a través del Certificado de Factibilidad N° 2351, de 2 de abril de 2015, emitido por Aguas Andinas (Anexo 3 de la Adenda), que el proyecto utilizaría el arranque de agua potable existente, cuyo consumo iría progresivamente aumentando, dependiendo de sus distintas etapas (según describe en la tabla señalada), hasta llegar a 173 m<sup>3</sup>/día. Específicamente, del certificado emitido por Aguas Andinas, se desprende que no sería necesario hacer modificaciones a los arranques de agua existentes de 15 mm. Asimismo, en el Anexo 20 de la misma Adenda, en respuesta a las observaciones en análisis, el Titular reitera lo antes señalado en cuanto a las especificaciones de factibilidad y consumo de agua potable del proyecto, aclara que éste no considera lavado de maquinaria ni camiones y explica la situación comparativa con el consumo de agua domiciliario y de riego promedio en el sector de Viluco. De lo anterior, se dejó constancia en el ICE.

**Decimoséptimo.** Que, adicionalmente a lo anterior, en la RCA N° 146/2016, la Comisión de Evaluación dejó establecido, en su considerando 7°, relativo a la forma de cumplimiento de la normativa de carácter ambiental aplicable al proyecto, el cumplimiento del D.S. N° 735, de 1969, modificado por el D.S. N° 76, de 2010, ambos del Ministerio de Salud, que establece el Reglamento de los servicios de agua destinados al consumo humano, describiendo al respecto que durante los 6 primeros meses de la fase de construcción, se dispondrá para el consumo humano de bidones de agua, y para el abastecimiento

en general, de estanques de almacenamiento, estimándose una cantidad de 150 lts/día por cada operario. A continuación, se fija el cumplimiento del D.S. N° 446, que oficializa la Norma Chilena N° 409/1. Of 2005, de Calidad de agua para uso potable, en donde se describe que, para la etapa de operación del proyecto, se utilizará la red existente, contando con una factibilidad de agua de 173 m<sup>3</sup>/día, y se señala como forma de control y seguimiento, el mantener las boletas de consumo de agua potable. Finalmente, en la misma RCA N° 146/2016, en el punto 10.2 sobre la Evaluación técnica de las observaciones ciudadanas, se da respuesta a las Observaciones N°s 1 y 3, haciendo referencia a las respuestas entregadas por el Titular, en la Adenda complementaria, de 14 de agosto de 2015, que se ha descrito previamente.

**Decimoctavo.** Que, en la resolución reclamada, el Director Ejecutivo del SEA, vuelve a pronunciarse sobre las observaciones en análisis, y sobre la base de los antecedentes que se han descrito previamente, concluye, en relación con la observación N° 1, que “[...] *la inquietud ciudadana en torno a una eventual disminución de la presión y caudal de agua de la comunidad de Viluco, ha sido abordada de manera completa, precisa y suficiente durante el proceso de evaluación ambiental, y que, de los antecedentes que rolan en el expediente ambiental, no es posible concluir que tanto la presión como el caudal de agua del sector de Viluco puedan ser afectados por la construcción y la operación del proyecto, por lo que no es necesario ni procedente solicitar el cambio de matriz y cañerías propuesto por los Reclamantes a Aguas Andinas*”. Del mismo modo, en relación con la observación N° 3, concluye que “*lo declarado por el proponente en la DIA y durante la evaluación ambiental, es vinculante jurídicamente para él y el desarrollo de su proyecto, una vez que éste es calificado favorablemente [...] el consumo de agua total del proyecto está respaldado por el Certificado de Factibilidad extendido por Aguas Andinas [...] no superaría en cualquier caso los 173 m<sup>3</sup>/día*”. Finalmente,

señala que el objeto de la observación N° 3 no fue garantizar el consumo del proyecto, sino que se limitó a exigir información detallada de los consumos previstos para sus distintas fases.

**Decimonoveno.** Que, adicionalmente, el Tribunal tiene presente que, de conformidad con el D.F.L. N° 382, de 1988, Ley General de Servicios Sanitarios, particularmente su artículo 35, *"El prestador deberá garantizar la continuidad y la calidad de los servicios, las que sólo podrán ser afectadas por causa de fuerza mayor"*. En el presente caso, es la empresa Aguas Andinas el prestador del servicio de agua potable en la zona donde se propone desarrollar el proyecto, y, por tanto, el ente responsable de garantizar su entrega a la comunidad en condiciones óptimas, lo que incluye presión y caudal. En virtud de dichas atribuciones, la empresa en comento entrega, a quien lo solicite, una certificación de la factibilidad de otorgar un determinado nivel de servicio de agua potable, en el contexto de la zona en que se ubique, y que al mismo tiempo permita garantizar en iguales términos dichos factores al resto de la comunidad.

**Vigésimo.** Que, en relación con la observación N° 1, el Tribunal estima necesario tener presente que la hipótesis sobre la cual se construye la pregunta, dice relación con la necesidad de hacer un cambio en la matriz de agua potable, considerando lo que, en opinión de los observantes, constituye una alta demanda de consumo de aquel recurso, en la construcción y operación del proyecto. Dicha hipótesis, en definitiva, resultó desvirtuada por el Certificado de Factibilidad que entrega Aguas Andinas, que confirma que, de acuerdo a los volúmenes de agua potable informados por el titular, no se requiere realizar un cambio de matriz ni de cañerías como ha propuesto el reclamante.

**Vigésimo primero.** Que, a juicio del Tribunal, la observación ciudadana relativa al agua potable de la comunidad de Viluco, ha sido abordada de manera completa, precisa y suficiente durante el proceso de evaluación ambiental, descartándose, con los antecedentes que rolan en el expediente ambiental, una eventual afectación a dicha comunidad, derivada de una disminución de la presión o caudal de agua potable, producto de la ejecución del proyecto, resultando innecesario solicitar el cambio de matriz y cañerías propuesto por la reclamante. Por lo tanto, procede desestimar la alegación de la supuesta falta de debida consideración de la observación N° 1.

**Vigésimo segundo.** Que, adicionalmente, cabe desestimar la alegación referida al "alcantarillado" que realiza la reclamante en su reclamación en esta sede, por tener un objeto diverso al planteado en la observación N° 1. Asimismo, la reclamante plantea una supuesta insuficiencia en la mención a que Aguas Andinas sería la encargada de realizar las acciones e inversiones necesarias para cumplir con la factibilidad de agua potable para el proyecto. Respecto a este tema, cabe señalar que corresponde a una materia que no fue observada durante el procedimiento de participación ciudadana, por lo que el Tribunal, en consideración con el principio de congruencia, no se pronunciará sobre la misma.

**Vigésimo tercero.** Que, en cuanto a la observación N° 3, en la reclamación se plantean una serie de cuestionamientos que dicen relación, principalmente, con una supuesta falta de especificación de la tabla "*Volúmenes de agua utilizados por fases*", acompañada por el titular en la Adenda complementaria de 14 de agosto de 2015. En ese contexto, analizada la citada tabla, es posible constatar que, si bien no aborda con el mismo nivel de detalle cada uno de los ítems planteados en la observación en análisis, de todos modos, informa acerca de los consumos de agua potable, en cada fase del proyecto, tanto en la construcción como en la operación, en los ítems

de "Uso sanitario", "Humectación", "Riego" e "Industrial". Además, en el Anexo 20 de la Adenda citada, el titular aclara que todo el consumo queda totalmente cubierto por la factibilidad de agua potable entregada por Aguas Andinas, correspondientes a 173 m<sup>3</sup>/día, y que el proyecto no considera lavado de maquinaria ni camiones.

**Vigésimo cuarto.** Que, en la RCA N° 146/2016, específicamente en las páginas 71 a 73, la Comisión de Evaluación, en respuesta a la observación N° 3, da cuenta de lo señalado por el titular en este aspecto, conforme se ha descrito previamente. A juicio del Tribunal, si bien esta respuesta no cumpliría plenamente con el requisito de independencia, a que hace referencia el Instructivo PAC -pues solo se limitó a reproducir las respuestas entregadas por el titular- ello se corrigió por parte del Director Ejecutivo del SEA, al resolver el recurso de reclamación administrativo mediante la resolución reclamada, en la cual explica un elemento fundamental para atender la inquietud planteada por los observantes PAC, que dice relación con que "[...] lo declarado por el proponente en la DIA y durante la evaluación ambiental es vinculante jurídicamente para él y el desarrollo de su proyecto [...]". En base a ello, y en la misma línea de lo señalado a propósito de la observación N° 1, se explica que el consumo de agua total del proyecto no superará los 173 m<sup>3</sup>/día.

**Vigésimo quinto.** Que, a juicio del Tribunal, la observación ciudadana relativa al consumo de agua potable del proyecto, ha sido abordada de manera completa, precisa y suficiente durante el proceso de evaluación ambiental, informándose adecuadamente acerca del detalle del volumen de agua que utilizará el proyecto en sus distintas fases y por ítem. El consumo total, en definitiva, debe ajustarse al volumen de agua autorizado por la empresa proveedora del servicio, esto es, los 173 m<sup>3</sup>/día, que además corresponde al compromiso asumido por el titular en la evaluación y del cual

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

da cuenta la RCA N° 146/2016. Por lo tanto, procede desestimar también la alegación de la supuesta falta de debida consideración de la observación N° 3.

**Vigésimo sexto.** Que, adicionalmente, cabe señalar, en relación con las alegaciones referidas al Informe Hidrogeológico, que las partes se encuentran contestes en que tal informe no tenía como finalidad analizar la observación N° 3, relativa al consumo de agua por parte del proyecto, por lo cual no procede pronunciarse sobre la materia.

**2. Observación relativa al tráfico de ferrocarriles  
(observación N° 5)**

**Vigésimo séptimo.** Que, la observación planteada por la reclamante, en el contexto de la evaluación del proyecto, en relación con el tráfico de ferrocarriles, fue la siguiente: "En la DIA, en 1.6.6 Tabla 22, se indica que entrarán 2 trenes diariamente al Centro Logístico Puerto Viluco con una carga de 26 tons. por contenedor y con 40 carros de arrastre el tren. En la DIA, en 1.6.7.2 letra e), se señala finalmente que los trenes diarios pueden ser 2 o 3 de 36 carros de arrastre c/u. En presentación del titular ante la comunidad, en presencia del SEA, se afirmó que el movimiento de trenes será solo diurno. Exigimos al Titular: a) Precisar el número de Trenes diarios que entrarán al Centro Logístico Puerto Viluco; b) Asegurar y velar que los Trenes con 40 carros de arrastre no sean más de 3 diarios y que su desplazamiento será de día. Esto será un compromiso ante la comunidad. Este compromiso debe ser por escrito y legal ante la comunidad de Viluco. El puerto de San Antonio es uno que funciona las 24 hrs. y las esperas por carga son multadas. El Titular debe velar porque nunca ocurra un desplazamiento de trenes en la noche, hacia o desde San Antonio, por retrasos en la carga de un barco. A la comunidad le basta con los trenes con ácido sulfúrico que circulan en la noche tocando bocinas,

*escuchando su desplazamiento y estremeciendo las casas colindantes”.*

**Vigésimo octavo.** Que, en su reclamación en esta sede, la reclamante explica que una parte de la observación analizada en este punto, a su juicio, dice relación con la pregunta por los horarios de circulación de los trenes, respecto de la cual, señala, se produciría una infracción a la debida consideración. En opinión de la reclamante, el SEA elude la respuesta a esta pregunta concreta, limitándose a señalar que la programación específica del movimiento ferroviario nacional está asignada por ley a la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Por tanto, no cumpliría en su respuesta el criterio de completitud y por ello la observación no se encontraría debidamente considerada.

**Vigésimo noveno.** Que, revisado por el Tribunal el expediente de evaluación ambiental, es posible constatar que el titular del proyecto, en el punto 6.1 del Anexo 20 de la Adenda complementaria, de 14 de agosto de 2015, respondió a dicha observación, indicando que “[...] *el Proyecto aportaría de manera diaria con un máximo de 2 trenes de 40 carros y de 26 toneladas cada uno, y que su tráfico será solamente diurno*”, precisando que en las fases 1 y 2, entrará 1 tren diario, y en las fases 3 y 4, entrarán 2 trenes diarios. Luego, señala que establecerá una política de operación ferroviaria diurna, y finalmente, profundiza su respuesta señalando que “[...] *la programación específica del movimiento ferroviario nacional está asignada por ley a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), quienes disponen de un centro de control de tráfico y ubicación de los trenes*”.

**Trigésimo.** Que, en la RCA N° 146/2016, específicamente en su página 74, la Comisión de Evaluación, en respuesta a la observación N° 5, dio cuenta de lo señalado por el titular en este aspecto, conforme se ha descrito previamente. Si bien a

juicio del Tribunal esta respuesta no cumpliría plenamente con el requisito de independencia, a que hace referencia el Instructivo PAC -pues solo se limitó a reproducir las respuestas entregadas por el titular-, de todos modos, el Director Ejecutivo del SEA, al resolver el recurso de reclamación administrativo mediante la resolución reclamada, realiza un análisis más exhaustivo de la observación en análisis, citando la normativa pertinente y explicando que “[...] existe una normativa sectorial específica que regula los itinerarios de los trenes, y que escapa a los potenciales compromisos y condiciones que el proponente pudiese haber ofrecido durante la evaluación ambiental del proyecto. Sin perjuicio de ello, el proponente deberá dar cumplimiento a los compromisos adquiridos por su parte durante el proceso de evaluación ambiental y que, a su vez, se encuentran recogidos en la RCA N° 146/2016”. Luego agrega que, conforme con el artículo 106 del RSEIA, corresponde a la SMA, fiscalizar el permanente cumplimiento de las condiciones, normas y medidas establecidas en la RCA.

**Trigésimo primero.** Que, a juicio del Tribunal, lo planteado en la observación N° 5, se refiere a dos aspectos del proyecto: la cantidad de trenes que ingresarán y asegurar que su circulación sea en horario diurno. Dichos puntos, fueron contestados por el titular del proyecto, por la RCA N° 146/2016 y por la resolución reclamada, dejándose claramente establecido que el proyecto ha sido aprobado, bajo la lógica de que la cantidad de trenes que ingresarán al recinto del proyecto, será 1 tren diario en las fases 1 y 2, aumentando a 2 trenes diarios, en las fases 3 y 4; y que se establecerá una política de operación ferroviaria diurna. Por lo tanto, procede desestimar la alegación de la supuesta falta de debida consideración de la observación N° 5.

**Trigésimo segundo.** Que, lo resuelto en el considerando precedente, no obsta a lo que el Tribunal razonará y resolverá en relación con la debida consideración de las

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

observaciones relacionadas con el impacto ambiental que dicha circulación de trenes pueda provocar, lo que se analiza a continuación.

**3. Observaciones sobre impacto vial y accesibilidad****i. Sobre cruce ferroviario y paso desnivelado  
(observaciones N°s 6 y 7)**

**Trigésimo tercero.** Que, en este punto las observaciones objeto de análisis son las siguientes: observación N° 6 "En 1.5.1.1 se indica en Montaje del desvío de ferrocarril: 'se montará un cruce ferroviario por calle Santa Helena, el cual garantizará su acceso del tren'. En presentación ante la comunidad y en presencia de SEA el titular hace mención que el cruce ferroviario en el camino Santa Victoria se realizará a nivel de este. Exigimos al Titular. Presentar documento oficial, otorgado por el ente gubernamental que corresponda, con la autorización para la construcción del cruce ferroviario. Si la exigencia para la construcción es bajo nivel o a nivel del camino". Y, por otra parte, la observación N° 7, fue planteada en los siguientes términos: "Construcción de un paso bajo nivel. Que el Camino Santa Victoria, o llamado Santa Helena por el Titular, pase por debajo de la línea férrea que ingresa al Centro Logístico Puerto Viluco. Cuando pasa el Metrotren, el Tren con ácido sulfúrico y el Tren a Chillan en el Cruce Ferroviario de Paine es histórico escuchar la larga espera y tacos que se forman en dicho cruce. Las colas en las horas punta son de varias cuadras a ambos sentidos. En las mañanas al ir a dejar a los niños al colegio uno debe disponer de al menos 12-15 minutos más por cada sentido, ;de 24 a 30 minutos de espera cuando a uno le toca un tren de ida y otro de vuelta!!!. Es tanta la necesidad del Paso Bajo Nivel en Paine por este motivo, que se encuentran listos todos los estudios de expropiación y diseño a la espera de encontrar los fondos para su realización. Agregar otro Cruce Ferroviario en el

*Camino Santa Victoria o Camino Santa Helena por el Titular, a nivel de la calzada, al momento de ir o regresar de Paine en las horas punta aumentando los tiempos del desplazamiento vehicular, sería algo que se aproxima a lo descabellado y totalmente fuera de toda lógica que quiere evitar accidentes, atochamientos y hacer del diario vivir algo más agradable”.*

**Trigésimo cuarto.** Que, en su reclamación en esta sede, la reclamante explica que el titular del proyecto no se habría hecho cargo de las actividades de transporte, tanto por vía férrea como por camiones. Luego, destaca lo señalado por la SEREMI MOP, durante la evaluación ambiental, en cuanto a que las futuras obras que se ejecuten dentro de la faja fiscal del camino G-526 no serían del titular del proyecto y no habrían sido evaluadas ambientalmente. Agrega que, en sus pronunciamientos, la SEREMI MOP habría tomado en cuenta las observaciones realizadas, en especial la que se refiere a la desnivelación del cruce ferroviario. Sin embargo, dicho criterio, a su juicio, no habría sido tomado en cuenta por la reclamada en la RCA N° 146/2016, prevaleciendo el criterio de peligrosidad que habría invocado la SEREMI TT, vulnerándose con ello el principio precautorio. Para la reclamante, la SEREMI TT agregaría el criterio de más 2 millones de índice de peligrosidad, el cual no existiría en la normativa legal invocada, y que nunca podría ser superado, por lo que, no se podría llevar a cabo en ningún caso el soterramiento. Finalmente, la reclamante asegura que la obligación de desnivelar se encontraría establecida en el artículo 30 inciso 2°, del D.F.L. 850 de 1997, del Ministerio de Obras Públicas.

**Trigésimo quinto.** Que, por su parte, la reclamada destaca el tenor de la observación N° 6, respecto de la cual, a su juicio, la RCA N° 146/2016, indicaría que el “documento oficial” requerido, el que sería otorgado por el Organismo sectorial al cual corresponda autorizar la construcción del cruce ferroviario, y sería solicitado una vez aprobada la DIA

y sus exigencias. Así las cosas, la reclamada estima que la Comisión de Evaluación habría dado suficiente y precisa consideración de la observación en comento.

**Trigésimo sexto.** Que, en lo relativo a la desnivelación del cruce ferroviario (observación N° 7), la reclamada señala que la RCA N° 146/2016 estableció como condición futura que, en caso de superación de un IP de 2 millones para el cruce de Santa Victoria, el proponente deberá soterrar el paso nivel, en base principalmente a lo expuesto por la SEREMI TT. Luego, explica, en relación a la necesidad de desnivelación, que ella se aplicaría solo para casos en que la vía férrea deba cruzar un "camino nacional", por lo que no resultaría exigible ejecutar dicha acción en este caso, dado que la ruta G-526, Camino Santa Victoria (Santa Helena), estaría definida como "camino regional". La reclamada asegura que, los términos que expresa el SEREMI MOP no serían correctos, ya que estimaría que tales obras tendrían el carácter de una obra de mitigación asociada a efectos, características o circunstancias del artículo 11 literal e) de la LBGMA, lo que fue descartado en el presente caso. Para la reclamada, el proyecto no aumentaría los tiempos de desplazamiento, por lo que, a su juicio, no existiría afectación a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos del sector, especialmente en cuanto a una posible obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento. Finalmente, señala que la falta de certeza científica absoluta a que hace referencia el Principio 15 de la Declaración de Río de 1992, no concurriría en este caso.

**Trigésimo séptimo.** Que, durante la tramitación de la reclamación cuyo rechazo se impugna en el presente recurso, el SEA solicitó un nuevo pronunciamiento de la Subsecretaría de TT y de la Subsecretaría de Obras Públicas. Mientras que la Subsecretaría de TT se pronuncia a favor una solución de desnivelación cuando el IP sea igual o superior a 2 millones,

la Subsecretaría de Obras Públicas considera como adecuada dicha solución, planteada por la Dirección Regional de Vialidad del MOP de la Región Metropolitana, por ser la mejor recomendación técnica de la que se dispone, en razón de sus competencias y la normativa ambiental vigente aplicable al proyecto, relativas a la afectación que éste genere en la población aledaña. En definitiva, en la resolución reclamada, el Director Ejecutivo del SEA acoge las recomendaciones de la Subsecretaría de TT aduciendo como único argumento la inexistencia de preceptos legales que justifiquen expresamente la construcción del paso desnivelado.

**Trigésimo octavo.** Que, en opinión del Tribunal, lo planteado en las observaciones N<sup>os</sup> 6 y 7, dice relación con la preocupación de la comunidad en cuanto al impacto vial que generará el paso de trenes, a través de la ruta G-546 (camino Santa Victoria o Santa Helena), especialmente en horarios de alto tráfico.

**Trigésimo noveno.** Que, tal como se concluyó a propósito de la observación N<sup>o</sup> 5, quedó claramente establecido en el proyecto que el ingreso de trenes sería en horario diurno y de 1 a 2 trenes, dependiendo de su fase de operación, justificando el titular no especificar el horario en que pasarán dichos trenes, en atención a que EFE sería la encargada de realizar dicha planificación. En este escenario, corresponde revisar cómo el SEA abordó los impactos que pueda generar el proyecto considerando el escenario más desfavorable, lo que en este caso corresponde justamente a los horarios punta de mañana y de tarde, dado que, durante la evaluación ambiental del proyecto, ni la reclamada ni EFE tomaron compromisos específicos respecto al horario de circulación de los trenes, comprometiendo tan sólo que este sería "diurno".

**Cuadragésimo.** Que, revisado el expediente de evaluación del proyecto en análisis, particularmente el "Estudio de Tráfico"

acompañado en el Anexo 6 de la DIA, como "Análisis Vial Básico" que se incorporó en el Anexo 19, de la Adenda complementaria, fue posible constatar que, en el primero, su objeto fue realizar un estudio de tráfico operacional de las vías colindantes al proyecto Centro Logístico Puerto Viluco, declarando que las vías involucradas corresponderían a la ruta G-46 y a la ruta G-526 (camino Santa Helena o Santa Victoria), además de obtenerse el valor del Índice de Peligrosidad del cruce ferroviario proyectado en la ruta G-526, frente al proyecto. Por su parte, el segundo informe declara como objetivo "[...] verificar el cumplimiento de las normas vigentes respecto de la accesibilidad del proyecto sobre la vialidad adyacente que pudiere ocasionar el emplazamiento y operación del proyecto Centro Logístico Puerto Viluco, el cual se ha definido de acuerdo al Estudio de Ingeniería de la Ruta G-46 [...]". En definitiva, es posible concluir que no se incorporó a la modelación de impacto vial el elemento consistente en el cruce del tren con la ruta G-526, limitándose a evaluar su "Índice de Peligrosidad". Por lo tanto, para evaluar el impacto vial y satisfacer la alegación de la reclamante, corresponde considerar la hora punta del tránsito vial, incluyendo el paso del o de los trenes hacia y desde el terminal, que constituye el escenario más desfavorable. Por tanto, la evaluación correlativa fue realizada de manera insuficiente por la reclamada, a pesar: (i) de haber utilizado una herramienta que habría resultado idónea, y (ii) de haber contado con la información básica e imprescindible para hacerlo.

**Cuadragésimo primero.** Que, ante la discrepancia suscitada entre las Subsecretaría de TT y la Subsecretaría de Obras Públicas, la Comisión justificó su decisión de no considerar la solución desnivelada, en el componente de peligrosidad, más no en el de impacto vial. Lo mismo ocurre con la decisión del Director Ejecutivo del SEA, en la resolución reclamada. Esta situación, a juicio del Tribunal, constituye un error relevante, dado que la materia observada y reclamada se

refiere, inequívocamente, a las demoras en el tránsito vial, y no solo a la seguridad vial.

**Cuadragésimo segundo.** Que, una verificación preliminar, basada en los datos de tránsito desplegados en la DIA, permite afirmar que el cruce a nivel proyectado para el acceso del ferrocarril al recinto del proyecto, tiene el potencial de provocar filas de espera por la ruta G-526 hacia el poniente suficientemente largas como para interferir con la intersección de las rutas G-526 y G-46, especialmente si el paso del tren ocurre durante el período de punta de la mañana. La situación general se muestra en la siguiente gráfica:



*Fuente: DIA del proyecto*

**Cuadragésimo tercero.** Que, para desarrollar el análisis que se viene describiendo, se utilizaron los datos presentados en la Tabla 1 del informe "Estudio de Tráfico y Cálculo de Índice de Peligrosidad Cruce Camino Santa Helena, Comuna de Paine", presentado en el Anexo 6 de la DIA, según se describe a continuación:

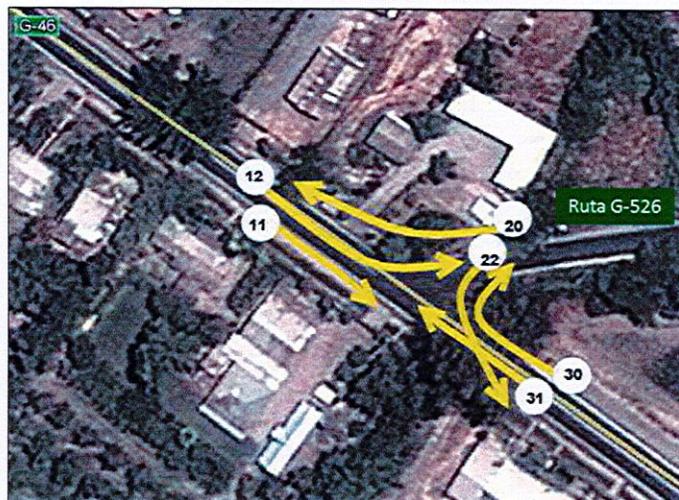
Tabla 1. Total Vehículos Equivalentes cruzando la vía férrea en 12 horas

Row Labels	12	30	20	22	Grand Total
7:30	66	27	94	70	381
7:45	83	62	68	54	423
8:00	66	44	88	30	421
8:15	41	44	73	45	412
8:30	23	39	57	45	377
8:45	30	37	51	26	351
9:00	34	36	52	22	304
9:15	42	18	32	17	209
9:30	37	29	43	27	257
9:45	16	31	38	19	270
10:00	33	27	25	19	235
10:15	35	32	33	20	231
10:30	30	21	33	20	227
10:45	27	32	37	20	280
11:00	38	20	30	33	260
11:15	40	21	32	22	225
11:30	28	33	42	27	256
11:45	28	21	36	19	240
12:00	28	29	32	19	249
12:15	24	24	29	23	228
12:30	23	24	24	38	244
12:45	40	28	30	38	265
13:00	26	49	29	49	316
13:15	16	25	39	35	275
13:30	22	38	40	45	322
13:45	23	45	33	36	291
14:00	14	44	30	24	267
14:15	29	32	35	18	244
14:30	27	28	36	20	255
14:45	24	28	24	19	225
15:00	29	33	34	32	249
15:15	18	29	29	34	257
15:30	43	41	38	32	277
15:45	35	40	39	36	245
16:00	26	32	50	40	310
16:15	29	51	24	37	293
16:30	24	46	41	45	301
16:45	37	39	35	52	302
17:00	34	55	44	51	323
17:15	52	34	38	31	310
17:30	42	54	38	52	344
17:45	47	45	43	57	372
18:00	49	37	41	55	366
18:15	49	41	44	50	383
18:30	57	40	35	67	377
18:45	55	38	37	60	388
19:00	35	36	39	60	363
19:15	30	43	31	54	334
19:30				68	68
<b>Grand Total</b>	<b>1684</b>	<b>1700</b>	<b>1925</b>	<b>1812</b>	<b>14412</b>

Fuente: DIA del proyecto

Dicha tabla muestra el número estimado de vehículos equivalentes cruzando la vía férrea en la ruta G-526, en intervalos de 15 minutos. La nomenclatura utilizada para identificar las columnas es la misma utilizada en el modelo AASIDRA con el que se evaluó el impacto vial del proyecto, correspondiendo las columnas 12 y 30 a aquellas que dan cuenta de los flujos vehiculares provenientes de la ruta G-46 en dirección al cruce ferroviario, como se observa en la siguiente figura:

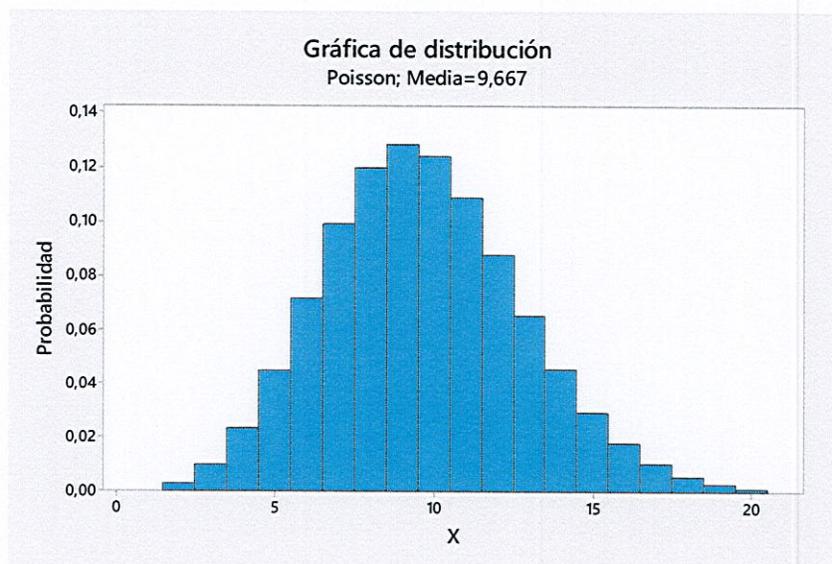
Figura N° 3: Diagrama de Movimientos



**Cuadragésimo cuarto.** Que, de los datos antes expuestos se desprende que, en el horario punta de la mañana, particularmente en el intervalo identificado como 7:45 hrs., un total de 145 vehículos (83 + 62) ingresan a la ruta G-526 desde la ruta G-46. Este valor permite calcular un promedio de 9,67 vehículos por minuto (145 vehículos/15 minutos). Por lo tanto, con un promedio de casi 10 vehículos por minuto, y una longitud de 6 mts. (considerando el largo de un vehículo liviano y el distanciamiento entre vehículos detenidos), podemos concluir que, por cada minuto de detención, es previsible que en promedio se produzca una fila de vehículos de un largo aproximado de 60 mts. Consecuentemente, considerando solo los valores promedio y que la distancia entre el paso ferroviario y el cruce vial entre las rutas G-46 y G-526, de acuerdo a los mismos planos contenidos en la DIA (e.g. Plano de Localización General, Anexo 2, Planos Generales), es de aproximadamente 330 mts., bastaría que la detención producto del paso del tren demorase 5,5 minutos para que la longitud de la línea de vehículos en la ruta G-526 alcance el cruce entre esta última y la ruta G-46.

**Cuadragésimo quinto.** Que, sin perjuicio de lo anterior, puesto que los valores reportados corresponden a promedios observados, de un proceso (flujo vehicular) que es variable en el tiempo, es esperable que en la práctica se observen

valores de vehículos por minuto mayores en algunos momentos. Este tipo de procesos es usualmente modelado mediante la distribución de probabilidades de Poisson (HCM 2010: Highway Capacity Manual. 5th ed. Washington, D.C.: Transportation Research Board, 2010.). Esta distribución permite calcular la probabilidad de llegada de un número determinado de vehículos, y utiliza el valor promedio observado como base de su cálculo mediante la fórmula:  $P(x) = (m^x e^{-m}) / x!$ , en donde "x" es el número de vehículos por minuto, "m" es el promedio observado del número de vehículos por minuto y "e" es la base de los logaritmos neperianos. En otras palabras, esto permite modelar, de manera muy simplificada, la probabilidad de observar 1, 2, 3, etc. vehículos por minuto en una determinada vía, dado un promedio observado de vehículos por minuto. Para el caso en comento, la distribución de probabilidades puede ser representada en la siguiente figura:



Fuente: Elaboración propia

La figura muestra las probabilidades asociadas a números crecientes de vehículos (x) y permite predecir la frecuencia con la que es esperable alcanzar un cierto número de vehículos por minuto transitando por la ruta G-526 provenientes de la ruta G-46 y en dirección al cruce ferroviario. De ella, además, se puede inferir que cerca de un 50% del tiempo será posible observar 10 o más vehículos

circulando por minuto por la vía G-526. Como ya se mencionó, con 10 vehículos por minuto solo se necesitan 5,5 minutos para que la fila de vehículos alcance el cruce entre la G-46 y la G-526, cifra que se reduce a 3,6 minutos si el valor alcanza 15 vehículos por minuto, lo cual es plausible a la luz de los datos contenidos en la propia DIA.

**Cuadragésimo sexto.** Que, a partir de la información contenida en la evaluación ambiental no es posible estimar razonablemente y con un mínimo grado de certeza los tiempos de detención que causará el paso del tren, puesto que, entre otras cosas, la longitud total de los trenes y la velocidad de desplazamiento por el cruce no fueron declaradas. Por ello, no es posible tampoco conocer certeramente el potencial efecto del paso del tren sobre el flujo vehicular en la ruta G-526, ni la eventual incorporación de una solución desnivelada, por lo que queda en evidencia que el componente tráfico de vehículos fue insuficientemente abordado por el titular durante el proceso de evaluación, especialmente en el estudio vial asociado, donde se omitió esta circunstancia.

**Cuadragésimo séptimo.** Que, en conclusión, a juicio del Tribunal, la modelación realizada del cruce entre las rutas G-46 y G-526, sin considerar el cruce ferroviario, no da cuenta cabal de este potencial impacto. A consecuencia de ello, el impacto sobre el tráfico de vehículos puede ser mayor al previsto en la evaluación, afectando los tiempos de desplazamiento. En otras palabras, al excluirse el cruce ferroviario proyectado, el impacto asociado no parece debidamente evaluado, cuestión que resultaba factible de realizar con el mismo software utilizado por el titular (AASIDRA). Ello llevará al Tribunal a estimar procedente la reclamación en este punto, en los términos indicados en lo resolutivo de esta sentencia, de forma tal que se incorpore este elemento a la evaluación del impacto ambiental referido.

**Cuadragésimo octavo.** Que, en conclusión, lo expuesto conduce al Tribunal a formarse la convicción de que efectivamente las observaciones N<sup>os</sup> 6 y 7 no fueron debidamente consideradas por la reclamada durante la evaluación ambiental del proyecto, lo que trae como consecuencia acoger la reclamación en este punto.

**ii. Sobre la clasificación del estacionamiento de trenes (observación N° 9)**

**Cuadragésimo noveno.** Que, la observación planteada por la reclamante en este punto, fue la siguiente: observación N° 9 *"Declarar mediante un documento emitido por el ente regulador la clasificación de su estacionamiento de trenes (estación, subestación, terminal, depósito, etc.) y el responsable exclusivo de este estacionamiento. Declarar quién es el ente fiscalizador en terreno, en forma periódica y constante, de su punto de carga de Trenes"*.

**Quincuagésimo.** Que, la reclamante plantea en su reclamación que, a su juicio, la respuesta del SEA no se correspondería con el estándar de la debida consideración, pues entregaría información incoherente e insuficiente, y desviaría la respuesta a un ente externo al proyecto. En su opinión, la carga a transportar, la circulación de los trenes, y el emplazamiento de las líneas ferroviarias hacia el Centro Logístico estarían vinculadas con las necesidades del proyecto, su construcción y funcionamiento. Agrega que, el titular no define *"[...] qué va a existir dentro de la planta, respecto a si habrá una estación de trenes, una subestación o terminal de carga -pues cada una de ellos tiene distintas especificaciones técnicas que cumplir y no son aclaradas- [...]"*.

**Quincuagésimo primero.** Que, revisado por el Tribunal el expediente de evaluación ambiental, se ha podido constatar que, en respuesta a la observación en análisis, el titular señaló en el ANEXO 20, de la Adenda complementaria, de 14 de agosto de 2015, y específicamente en el punto 9, lo siguiente: *"El Titular acoge la observación de la ciudadanía y señala que Puerto Viluco dispone de línea férrea a la cual se conecta un desvío ferroviario de propiedad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)".* A continuación, el ICE y la RCA N° 146/2016, como respuesta a la observación en comento, reiteran lo señalado por el titular, y agregan que *"[...] no forma parte del presente Proyecto la actividad de transporte y por tanto, la operación de los trenes será por parte de un tercero"*, señalando luego un cuadro con la descripción de partes del montaje de la línea férrea, para finalmente agregar que *"entre las obras consideradas por el proyecto, se realizará el desvío de la vía férrea existente, correspondiente al montaje de los rieles al interior del proyecto, con el fin de permitir el ingreso del tren y para empalmar al ramal existente de la empresa de transporte, dichos rieles tendrá una extensión de 456,5 metros lineales aproximadamente, obras que se ejecutarán al interior de las instalaciones industriales. El detalle de la línea férrea y de su emplazamiento se muestra en el Anexo N° 2 de la DIA, plano carga, descarga y estacionamientos"*.

**Quincuagésimo segundo.** Que, adicionalmente a lo anterior, revisada la DIA del proyecto, se constató que en su ANEXO N° 19, el titular acompañó una carta, de 3 de septiembre de 2014, por la cual el gerente de negocio de carga de EFE, informó al titular que *"[...] respecto de los servicios de transporte ferroviario correspondiente a la operación del proyecto Puerto Viluco, serán prestados por terceros no siendo responsabilidad de su representada, ni las vías, ni la operación del tren. La actividad de operación del transporte ferroviario desde Puerto Viluco al destino de embarque en el puerto de San Antonio, u otros que en el futuro se definan,*

*corresponderá a las empresas porteadoras ferroviarias con contrato de acceso vigente con EFE, pudiendo ser TRANSAP S.A. o FEPASA o aquellas que se encuentren en operación a la fecha en que se requieran estos servicios. Todo lo anterior, deberá estar regido según los procedimientos establecidos por Empresa de Ferrocarriles del Estado, tanto para las mantenciones de las vías férreas y la operación de carga, descarga y transporte”.*

**Quincuagésimo tercero.** Que, en la resolución reclamada, específicamente en el punto 11.5, el Director Ejecutivo del SEA reitera los argumentos planteados en la RCA N° 146/2016, agregando que, en relación al “ente fiscalizador” a que se refiere la observación N° 9, reconoce que “[...] no se responde explícitamente en la RCA al respecto, sin embargo, es posible deducir que, dado que tanto la operación ferroviaria como de camiones, será de responsabilidad de terceros, éstos estarán sujetos a la fiscalización sectorial y ambiental que corresponda. En el caso de las partes, obras y acciones que se declaran y establecen como pertenecientes a este proyecto, el ‘ente fiscalizador’ corresponderá a la SMA, de acuerdo a lo establecido en el artículo 106 del RSEIA, y a los organismos con competencia en materia ambiental sectorial”.

**Quincuagésimo cuarto.** Que, a juicio del Tribunal, analizados los antecedentes tenidos a la vista, es posible advertir un vicio formal respecto a la respuesta a la observación planteada, toda vez que la contestación otorgada en la RCA, no hace referencia directa a lo preguntado, incumpliendo en tal sentido la obligación de ser completa y precisa. Sin embargo, este Tribunal tiene también presente que la observación misma tampoco es del todo clara. Por ello, si bien dicha respuesta no cumple plenamente con el requisito de claridad, a que hace referencia el Instructivo PAC, ello se corrigió por parte del Director Ejecutivo del SEA, quien al resolver el recurso de reclamación administrativo mediante la resolución reclamada en autos, explica adecuadamente los

elementos fundamentales que responden a la inquietud planteada por los observantes PAC, según se ha descrito en el considerando anterior.

**Quincuagésimo quinto.** Que, en conclusión, el Tribunal arriba a la convicción de que la observación N° 9, ha sido en definitiva abordada de manera completa, precisa y suficiente, y, por tanto, se rechazará la reclamación en este punto.

**iii. Sobre los impactos del aumento de tráfico  
(observación N° 12)**

**Quincuagésimo sexto.** Que, la observación planteada por la reclamante, en este punto, fue la siguiente: observación N° 12 *"El Estudio de Tráfico realizado por el Titular se llevó a cabo en la época de menor tráfico en el sector. Además, el Titular no ha considerado dentro de sus estudios el tiempo de traslado de los habitantes de Viluco que tienen de una u otra forma que realizar sus labores cotidianas (colegios, consultorios, centros médicos, supermercados, caja de compensación, bancos, municipios, compras, ventas, etc.) y para ello deben circular hacia y desde la comuna de Paine. Se verán seriamente afectados y perjudicados por el alto tráfico que el Centro Logístico Puerto Viluco traerá a la comunidad. Es por esto, que se solicita la realización de un Estudio de Tráfico en cada estación del año (verano, primavera, otoño, invierno) y a diversas horas tanto de día como de noche. Luego estos valores promediarlos y así obtener un detalle más acabado de la realidad del flujo vehicular"*.

**Quincuagésimo séptimo.** Que, la reclamante señala en su reclamación que, tanto en la RCA N° 146/2016, como en la resolución reclamada, no se daría respuesta debidamente fundada frente a la citada observación, no se satisfacen los criterios de completitud y precisión, y, además, no cumpliría ésta con el criterio de la autosuficiencia. A su juicio, sólo

se remitiría al Estudio de Tráfico y al Análisis Vial Básico, presentados por el titular, el cual presentaría incongruencias en relación con el mes *peak*, que no considera la época del año en donde aumenta la exportación de productos, principalmente de carácter agrícola, siendo ésta la primavera. Plantea que los accesos desde la ruta G-46, resultarían insuficientes para acoger el tráfico de tal cantidad de vehículos, en especial camiones, que transitarían hacia el puerto seco, situación que califica como de riesgo para la vida e integridad física de la comunidad.

**Quincuagésimo octavo.** Que, por su parte, la reclamada explica que, durante la evaluación del proyecto, se habrían presentado antecedentes suficientes para describir los flujos vehiculares del área de influencia del mismo y descartar sus eventuales efectos sobre el medio humano. Señala que los resultados del Estudio de Tráfico habrían indicado que el registro de flujos vehiculares tendría dos periodos marcados, llamados "Horarios Punta", de similar magnitud, siendo levemente mayor el horario "Punta Mañana". Luego, explica que se habría desarrollado una modelación vial, mediante el modelo de simulación AASIDRA 5.1., centrando su análisis en los "Grados de Saturación" y "Niveles de Servicio" del acceso estudiado. Agrega que, sobre la fecha y estacionalidad de la medición, la SEREMI TT no habría emitido pronunciamiento. Además, informa que, en la Adenda complementaria, el titular habría presentado un nuevo análisis de la Ruta G-46, concluyendo que dicha arteria incrementará su flujo diario, cuando el proyecto se esté ejecutando, solo en el tramo desde la Ruta 5 hasta la entrada y salida del Proyecto (aproximadamente 700 metros) en un 0,2% adicional al flujo existente en la actualidad. Luego aclara que "[...] respecto a la ruta G-526 (Santa Helena), señala [el titular] que esta ruta mantendrá su flujo habitual, toda vez que ésta no es una vía considerada para el ingreso y salida de vehículos de carga o menores aportados por el Proyecto". Finalmente, en cuanto al tramo de vía férrea que se construirá, señala que

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

"[...] éste no afectará al desplazamiento normal de los vehículos que transitan, puesto que se encontrará al interior del predio donde se realiza la faena industrial. Por su parte, la conexión no afectará el normal funcionamiento del tránsito de trenes. Cabe recordar, que el transporte ferroviario asociado al Proyecto, será en horario diurno, y con un máximo de dos veces por día, en etapas 3 y 4 (100% del Proyecto)".

**Quincuagésimo noveno.** Que, revisados y analizados por parte del Tribunal, tanto el "Estudio de Tráfico" acompañado en el Anexo 6 de la DIA, como "Análisis Vial Básico" que se incorporó en el Anexo 19, de la Adenda complementaria, fue posible constatar que, en el primero, su objeto fue realizar un estudio de tráfico operacional de las vías colindantes al proyecto Centro Logístico Puerto Viluco, declarando que las vías involucradas corresponderían a la Ruta G-46 y a la calle Camino Santa Helena (calle Victoria), además de obtenerse el valor del Índice de Peligrosidad del cruce ferroviario ubicado en esta calle Camino Santa Helena frente al proyecto. Por su parte, el segundo informe declara como objetivo el "[...] verificar el cumplimiento de las normas vigentes respecto de la accesibilidad del proyecto sobre la vialidad adyacente que pudiere ocasionar el emplazamiento y operación del proyecto Centro Logístico Puerto Viluco, el cual se ha definido de acuerdo al Estudio de Ingeniería de la Ruta G-46 [...]".

**Sexagésimo.** Que, teniendo presente lo anterior, es posible constatar que los estudios realizados durante la evaluación del proyecto, no consideraron el impacto vial que generaría el paso del tren por el cruce ferroviario para hacer ingreso al Centro Logístico Puerto Viluco, especialmente en los horarios punta. Si bien el modelo de simulación AASIDRA 5.1., atendidas sus características, tiene las capacidades y es suficientemente avanzado para obtener estimaciones fiables en relación al objetivo propuesto, no es posible considerar sus

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

resultados como adecuados, dado que, ambos estudios antes señalados, se limitaron a medir el impacto vial que generaría el aumento de flujo, producto del tránsito de camiones, modelando el acceso de vehículos al proyecto y la intersección de las rutas G-46 y G-526, sin incorporar en dichos cálculos, como hemos dicho, los efectos que el tren genera en el tráfico, particularmente en horario punta.

**Sexagésimo primero.** Que, dado que la observación N° 12, está planteada en términos amplios, en cuanto a la preocupación de la comunidad en torno a contar con un estudio de impacto vial que incorpore todas las variables que se generen a propósito de la ejecución del proyecto, en su totalidad, no puede entenderse como una respuesta completa, precisa y autosuficiente, aquella que hace referencia a estudios que no consideran el impacto vial que pueda generar uno de los elementos esenciales del proyecto, cual es, el ingreso y salida del tren de carga desde y hacia el Centro Logístico Puerto Viluco.

**Sexagésimo segundo.** Que, a juicio del Tribunal, la observación ciudadana relativa al aumento de tráfico por parte del proyecto, y tal como se razonara a propósito de las observaciones N°s 6 y 7, no ha sido abordada de manera completa, precisa y suficiente durante el proceso de evaluación ambiental, lo que justifica, acoger la reclamación en este punto.

**iv. Sobre el uso de la Ruta G-46 o Avenida Viluco  
(observaciones N°s 16 y 18)**

**Sexagésimo tercero.** Que, en este punto las observaciones objeto de análisis son las siguientes: observación N° 16 "En presentación del Titular ante la comunidad por la participación ciudadana, ante presencia del SEA, éste indica que los camiones que ingresan y salen del Centro Logístico

*Puerto Viluco 'no transitarán por la Ruta G-46 desde y hacia la costa'. En la DIA, Anexo 2 Plano 3 Carga y descarga se observa la disposición de la entrada y salida de los camiones del Centro Logístico Puerto Viluco. Exigimos al titular: Que solicite ante el ente que corresponda un documento oficial señalando qué tipo de ruta, camino o calle es la Ruta G-46 bajo las actuales normas de vialidad. La ruta G-46, presentada como principal acceso al Centro Logístico Puerto Viluco del titular, está catalogada fuera de toda norma existente en el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y no cumple con las mínimas medidas de seguridad establecidas por el propio Ministerio de Obras Públicas. Por lo que sobrecargarla con el tránsito que el Titular quiere agregar significaría un caos vial". Y la observación N° 18, señala expresamente: "Indicar en un Documento Legal, entregado por el ente correspondiente (Ministerio de Transporte), que no existirá tránsito de camiones por la ruta G-46, desde y hacia la costa, para entrar o salir del Centro Logístico Puerto Viluco".*

**Sexagésimo cuarto.** *Que, la reclamante en este punto señala que, a su juicio, "[...] en la RCA no se responde si la ruta cumple con las normas de vialidad para el paso de la cantidad de camiones que implica un proyecto como Puerto Viluco, sino sólo se limita a decir que cumple con los requisitos del Plan Regulador Metropolitano de la Región Metropolitana (PRMS)". Por otra parte, "[...] no se pronuncia sobre el efectivo tránsito que tendrán los camiones, sino sólo menciona que el tramo a usar tendrá una pista, demarcaciones y señaléticas correspondientes". Agrega que, en la resolución reclamada, el SEA insistiría en que el tránsito de camiones hasta el proyecto sería entre el trébol de Paine y el acceso, sin embargo, en su opinión, no tendría cómo acreditar que tal medida se cumpliría en esos términos.*

**Sexagésimo quinto.** Que, por su parte, la reclamada señala en su informe que, la SEREMI TT en su ORD. N° 1354, de 22 de febrero de 2016, se pronunció sobre la observación en análisis e indicó lo siguiente: *"El titular se compromete a realizar las medidas de mitigación vial que resulten del Análisis Vial Básico antes de la recepción final de las obras y el titular deberá mantener un registro permanente de la entrada y salida de camiones al proyecto"*. Dicha condición, explica, habría quedado establecida en la RCA N° 146/2016, junto con el compromiso de uso de la ruta G-46 sólo para desplazarse desde y hacia la Ruta 5. En cuanto a la observación N° 18, concluye que no resultaría necesario que el SEREMI TT entregue un documento legal que valide esta exigencia, toda vez que dicho organismo es parte de los Organismos sectoriales que evaluaron y se pronunciaron oficialmente sobre esta materia durante la evaluación ambiental del proyecto, bastando a su juicio al efecto la propia RCA.

**Sexagésimo sexto.** Que, revisado por el Tribunal el expediente de evaluación ambiental, es posible constatar que el titular ha sido consistente en lo declarado sobre el tránsito de camiones, primero, en la DIA del proyecto, particularmente en el Anexo 6, en que consta un "Estudio de Tráfico", segundo, en el diseño del ingreso de camiones al proyecto, que se describe en detalle en el "Análisis Vial Básico" que se incorporó en el Anexo 19, de la Adenda complementaria, y tercero, al dar respuesta a las observaciones en análisis, siendo en este último caso claro al señalar expresamente que se compromete a que *"[...] el tránsito de camiones a Puerto Viluco será solo por el tramo desde el trébol de Paine hasta el acceso de camiones del proyecto y viceversa"* y que *"[...] el camino Santa Victoria o Santa Helena (Ruta G-526) no está contemplado como vía de tránsito para los camiones que accedan a Puerto Viluco o salgan de él, por lo que no sufrirá carga vial causado por el proyecto"*.

**Sexagésimo séptimo.** Que, en la RCA N° 146/2016, la Comisión de Evaluación, al responder a las observaciones, da cuenta de lo señalado por el titular, y agrega las consideraciones aportadas por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones en el ORD. N° 1354, de 22 de febrero de 2016, en la misma línea. A ello se suman los alcances que en relación con esta materia se incorporaron en dicha RCA, en donde se señala que *"el proyecto hará uso de la ruta G-46, solo para desplazarse desde y hacia la ruta 5"*.

**Sexagésimo octavo.** Que, a mayor abundamiento, cabe tener presente que, por Resolución N° 8872, de 2014, del MTT, se prohíbe la circulación de camiones de carga por la ruta G-46, entre las 6 y 9 hrs. y entre las 16 y 21 hrs.

**Sexagésimo noveno.** Que, en conclusión, de los antecedentes tenidos a la vista, el Tribunal arriba a la convicción de que las observaciones ciudadanas relativas al uso de la Ruta G-46 o Avenida Viluco, han sido abordadas de manera completa, precisa y suficiente durante el proceso de evaluación ambiental, quedando claras las obligaciones del titular a este respecto. Por lo tanto, procede desestimar la alegación de la supuesta falta de debida consideración de las observaciones N°s 16 y 18.

**4. Observaciones relativas a características de los productos a ser transportados y almacenados (observaciones N°s 37 y 39)**

**Septuagésimo.** Que, en este punto las observaciones objeto de análisis son las siguientes: Observación N° 37 *"Precisar y aclarar lo que se indica como 'Carga General Inofensiva' (15.000 ton.) en relación a los productos que se almacenarán en las bodegas en seco, de acuerdo a lo señalado en la DIA en el punto 1.6.7.1, tabla 24'"*, y la Observación N° 39, señala *"El tren que va a dejar carga Silvoagropecuaria a San*

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

*Antonio, no va a regresar vacío. Se exige al Titular precisar qué tipo de carga es con la que regresará el tren hacia el Proyecto".*

**Septuagésimo primero.** Que, la reclamante en este punto señala que, a su juicio, no se respondería fundadamente a la inquietud de los observantes, que solo se responde repitiendo la respuesta que da el titular, infringiéndose así los criterios de independencia, completitud y precisión; y, además, no se daría cuenta, en la resolución reclamada, de qué es lo que se va a almacenar en las bodegas del proyecto.

**Septuagésimo segundo.** Que, en la RCA N° 146/2016, específicamente en las páginas 100 y 101, la Comisión de Evaluación, en respuesta a las observaciones N°s 37 y 39, solamente transcribió lo señalado por el titular en este aspecto, conforme se ha descrito previamente. Si bien esta respuesta no cumpliría formalmente con el requisito de independencia, a que hace referencia el Instructivo PAC -pues solo se limitó a reproducir las respuestas entregadas por el titular- de todos modos, ello se corrigió por parte del Director Ejecutivo del SEA, al resolver el recurso de reclamación administrativo mediante la resolución reclamada, en la cual explica, en el numeral 11.8, los fundamentos necesarios para atender la inquietud planteada por los observantes PAC. En dicha resolución, indica que, de acuerdo al PRMS, el proyecto se ubicaría en dos zonas: i) Zona habitacional mixta área urbanizada de 100 Hab/ha, donde se permiten actividades residenciales, de equipamiento, actividades productivas y de almacenamiento de carácter inofensivo e infraestructura; y ii) Zona de Interés Silvoagropecuario Mixto (ISAM 12) donde se permiten actividades "inofensivas", cuyo entorno inmediato no presenta localización de población o viviendas que pudieran verse afectadas. Agrega luego que, respecto a la calificación de instalaciones industriales y de bodegaje, a la que hace referencia el artículo 161 del RSEIA, de acuerdo a los

antecedentes del proceso, en este caso la actividad fue calificada como "Inofensiva". Con ello, concluye finalmente que se limita al titular a que los productos a cargar y almacenar, no puedan ser sino productos "silvoagropecuarios" e inofensivos.

**Septuagésimo tercero.** Que, además de lo anterior, cabe tener presente en este punto, lo preceptuado por la LGUC, que señala en su Capítulo 14, relativo a los establecimientos industriales o de bodegaje, que éstos "*se clasificarán según su rubro o giro de actividad para los efectos de la respectiva patente*" (artículo 4.14.1), "*serán calificados caso a caso por el Secretaría Regional Ministerial de Salud respectiva, en consideración a los riesgos que su funcionamiento pueda causar a sus trabajadores, vecindario y comunidad; para estos efectos, se calificarán como sigue: [...]*  
4. Inofensivo: *aquel que no produce daños ni molestias a la comunidad, personas o entorno, controlando y neutralizando los efectos del proceso productivo o de acopio, siempre dentro del propio predio e instalaciones, resultando éste inocuo*" (artículo 4.14.2). Por su parte, la OGUC, en su artículo 1.1.2., define lo que entiende por "Establecimiento de bodegaje", como el "*lugar destinado al acopio de insumos o productos*".

**Septuagésimo cuarto.** Que, a juicio del Tribunal, la limitación de la carga a almacenar sólo a las categorías "silvoagropecuario" e "inofensivas", que se explica durante el proceso de evaluación, constituye una obligación consolidada para el titular del proyecto.

**Septuagésimo quinto.** Que, en conclusión, de los antecedentes tenidos a la vista, el Tribunal arriba a la convicción de que las observaciones ciudadanas relativas a la existencia de agentes contaminantes, han sido abordada de manera completa, precisa y suficiente durante el proceso de

evaluación ambiental. Por lo tanto, procede desestimar la alegación de la supuesta falta de debida consideración de las observaciones N°s 37 y 39.

**5. Observaciones sobre el uso de suelo del proyecto  
(observación N° 42)**

**Septuagésimo sexto.** Que, en último término, la observación planteada por la reclamante, en este punto, fue la siguiente: observación N° 42, *"Exigimos al Titular (...) c) Presentación de Certificado de Uso de Suelo del predio en el que se desarrollará el Centro Logístico Puerto Viluco"*.

**Septuagésimo séptimo.** Que, la reclamante asegura que, en atención al uso de suelo, particularmente la pérdida de la aptitud de éste, sólo se habría respondido con la misma información provista por la titular, que únicamente haría alusión al Certificado de Informaciones Previas Municipales de la Comuna de Buin, sin añadir nada sobre la compatibilidad territorial, lo cual infringiría los criterios de completitud y precisión. Finalmente argumenta que, a su juicio, la reclamada debió pronunciarse acerca de la aplicación del artículo 55 de la LGUC en este caso.

**Septuagésimo octavo.** Que, por su parte, la reclamada señala que, efectivamente, el Certificado de Informaciones Previas Municipales figura en el Anexo 18 de la DIA. En atención de ello, la RCA N° 146/2016 haría referencia a esta observación, y se daría respuesta a la misma, haciendo referencia al Anexo 20 de la Adenda, en el cual el titular habría dado respuesta a las observaciones ciudadanas, indicando que el instrumento de planificación territorial aplicable es el PRMS.

**Septuagésimo noveno.** Que, a juicio del Tribunal, en esta materia lo requerido como observación, es contestado adecuadamente, cual es la entrega del Certificado de Informaciones Previas Municipales, que da cuenta del uso del suelo donde se instalará el proyecto. Por su parte, el tema de si debió o no someterse a lo que establece el artículo 55 de la LGUC, fue planteado en la reclamación, pero no en la observación original, lo que justifica que el Director Ejecutivo del SEA no se pronunciara sobre el particular en la resolución reclamada. Sin perjuicio de ello, analizada la RCA N° 146/2016, en su numeral 6.1.5, se establece como uno de los PAS mixtos, aquel del artículo 160 de RSEIA, esto es, el deber de cumplir con el citado artículo 55 de la LGUC, contando con la aprobación de la SEREMI de Agricultura y de la SEREMI del MINVU.

**Octogésimo.** Que, en conclusión, de los antecedentes tenidos a la vista, el Tribunal arriba a la convicción de que la observación ciudadana referida al uso de suelo del proyecto, ha sido abordada de manera completa, precisa y suficiente durante el proceso de evaluación ambiental. Por lo tanto, procede desestimar la alegación de la supuesta falta de debida consideración de la Observación N° 42.

### **III. De la necesidad de evaluar el proyecto mediante un EIA**

**Octogésimo primero.** Que, para la reclamante, el proyecto debió ser ingresado al SEIA mediante un EIA, pues, a su juicio, sí se generarían los efectos, características o circunstancias que señala el artículo 11 de la Ley N° 19.300, particularmente los literales a), b), c) y e). Funda su posición señalando, a modo de ejemplo, que "[...] el manejo de aguas servidas y la filtración de un porcentaje a la napa freática, de la cual muchas familias se abastecen; la pérdida de suelo; la contaminación a propósito del incremento

*exponencial de la circulación de camiones de alto tonelaje; alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de la localidad, pues habrá una potente obstrucción o restricción a la libre circulación, a la conectividad y un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento; todo esto sumado a la alteración significativa al valor paisajístico de la zona, pues se trata de una zona rural de atributos naturales únicos y representativos, relacionados particularmente a la cultura chilena".*

**Octogésimo segundo.** Que, por su parte, la reclamada argumenta que lo planteado en el presente recurso "[...] difiere en su contenido a las observaciones efectuadas, por la reclamante de marras, durante la participación ciudadana efectuada en el marco de la evaluación ambiental del Proyecto". De este modo, señala que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 78 del RSEIA, la eventual necesidad del proyecto de ingresar al SEIA como un EIA y no como una DIA, no habría sido objeto de las observaciones por las cuales se reclama en esta oportunidad. Sin perjuicio de lo anterior, la reclamada en su informe realiza un breve análisis de los argumentos por los cuales estima que el proyecto no generaría los efectos del artículo 11 de la Ley N° 19.300 aludidos por la reclamante, concluyendo que "[...] la inquietud ciudadana en torno a los eventuales efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la LBGMA no es fundada".

**Octogésimo tercero.** Que, analizados los antecedentes de la evaluación ambiental del proyecto y la escueta argumentación en la que funda la reclamante su pretensión, el Tribunal estima que, a la luz del expediente de evaluación ambiental y en particular de la RCA, la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana efectuó un análisis completo y fundamentó debidamente su decisión, respecto de los literales a), b), c) y e) del artículo 11 de la Ley N° 19.300. Ello queda en evidencia si se revisa el Considerando 5° de la RCA N° 146/2016 y el Considerando 12° de la resolución reclamada,

sin que haya podido ser acreditada una falta de motivación adecuada, debiendo en consecuencia ser desestimadas las alegaciones efectuadas por la reclamante, sobre este punto.

**Octogésimo cuarto.** Que, la anterior conclusión, es sin perjuicio de lo resuelto por el Tribunal en esta sentencia, en relación a la evaluación vial de una parte del proyecto, respecto de lo cual el SEA deberá ponderar adecuadamente dicha circunstancia, en base a los nuevos antecedentes que surjan con ocasión del cumplimiento del presente fallo.

#### IV. Del eventual fraccionamiento del proyecto

**Octogésimo quinto.** Que, en opinión de la reclamante, existiría fraccionamiento del proyecto, en atención a que el titular excluiría de la evaluación todo lo relacionado con el transporte. En esa línea, destaca que esta consideración habría sido planteada, en el proceso de evaluación ambiental, por la SEREMI MOP "[...] señalándose que no se evaluarán los impactos en forma sinérgica del proyecto".

**Octogésimo sexto.** Que, para la reclamada, en tanto, el Director Ejecutivo se habría hecho cargo de dichas alegaciones en el considerando N° 13 de la resolución reclamada, al señalar que la competencia de determinar la existencia de un fraccionamiento de proyectos, radica exclusivamente en la Superintendencia del Medio Ambiente, no correspondiendo al SEA, a la Comisión de Evaluación o al Director Ejecutivo conocer y pronunciarse sobre el punto. A su juicio, la reclamación de autos versaría sobre hechos que no habrían sido sometidos al conocimiento del Director Ejecutivo, lo cual contraría el principio de congruencia, cuestión que, además, circunscribiría la competencia del Tribunal, pues sólo podría conocer de las reclamaciones que interponga cualquier persona natural o jurídica cuando sus

REPÚBLICA DE CHILE  
SEGUNDO TRIBUNAL AMBIENTAL

observaciones no hubieren sido consideradas en el expediente de evaluación ambiental.

**Octogésimo séptimo.** Que, en materia de fraccionamiento, el artículo 11 bis de la citada Ley N° 19.300, señala en su parte inicial que *“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 [...]”*. Sobre el particular, el profesor Bermúdez explica que *“Una forma de fraude a la ley en materia de SEIA se produce en aquellos casos en que el titular de un proyecto o actividad lo fracciona a sabiendas, con el objeto de situarlo bajo los umbrales de sometimiento por la vía de un EIA, o bien, para no someterlo en absoluto [...]”* (BERMÚDEZ, Jorge, *“Fundamentos de Derecho Ambiental”*, segunda edición, 2014, p. 301).

**Octogésimo octavo.** Que, de conformidad con la norma antes citada y la descripción que la doctrina realiza del fraccionamiento, es posible constatar que se trata de un tipo infraccional que tiene elementos concretos y específicos que deben ser acreditados, requiriendo del proponente un actuar doloso y cuyo incumplimiento puede generar, en último término, la configuración de una infracción administrativa, constatada por la SMA, de acuerdo con el artículo 35 letra b) de su Ley Orgánica, referida a la elusión del SEIA.

**Octogésimo noveno.** Que, analizados los antecedentes de la evaluación ambiental del proyecto y considerando que la reclamante no presenta antecedentes ni argumentos suficientes para configurar en el presente caso la figura del fraccionamiento alegada, y que ellos no aparecen de manifiesto en los antecedentes tenidos a la vista por el Tribunal, corresponde rechazar la reclamación a este respecto.

**V. De la nulidad parcial de la RCA**

**Nonagésimo.** Que, como consideración final, el Tribunal estima necesario explicitar que, la Ley N° 20.600, en su Párrafo 2° sobre las Reclamaciones, particularmente en su artículo 30 inciso primero, dispone, en relación con la sentencia definitiva, lo siguiente: *"La sentencia que acoja la acción deberá declarar que el acto no es conforme a la normativa vigente y, en su caso, anulará total o parcialmente la disposición o el acto recurrido y dispondrá que se modifique, cuando corresponda, la actuación impugnada"*.

**Nonagésimo primero.** Que, la norma antes citada, recoge el mismo criterio que establece el Código de Procedimiento Civil, que en su artículo 83, señala: *"La nulidad procesal podrá ser declarada, de oficio o a petición de parte, en los casos que la ley expresamente lo disponga y en todos aquellos en que exista un vicio que irroque a alguna de las partes un perjuicio reparable sólo con la declaración de nulidad. [...] La declaración de nulidad de un acto no importa la nulidad de todo lo obrado. El tribunal, al declarar la nulidad, deberá establecer precisamente cuáles actos quedan nulos en razón de su conexión con el acto anulado"*. Asimismo, en materia administrativa, la Ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado (en adelante "Ley N° 19.880") al tratar la invalidación, en su artículo 53 inciso 2° prescribe que: *"La invalidación de un acto administrativo podrá ser total o parcial. La invalidación parcial no afectará las disposiciones que sean independientes de la parte invalidada"*.

**Nonagésimo segundo.** Que, en la presente causa, se ha cuestionado la falta de debida consideración de observaciones relativas a algunos aspectos de la evaluación ambiental del proyecto Centro Logístico Puerto Viluco, respecto de las

cuales el Tribunal ha estimado procedente acoger solamente aquellas que dicen relación con la evaluación del impacto vial que generará el cruce del tren por la ruta G-526, de acuerdo a los argumentos antes desarrollados. Ante esto, considerando los principios de economía procedimental, que reconoce el artículo 9° de la Ley N° 19.880; el principio de conservación que la doctrina reconoce se extrae del inciso 2° del artículo 13 de la misma Ley N° 19.880; y el principio de eficiencia consagrado en el artículo 5° de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, resulta razonable que la nulidad de la RCA, que será decretada por el Tribunal, sea parcial, anulando y retrotrayendo el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto solo en aquella parte en que se identificó la existencia de un vicio, dejando subsistente los demás ámbitos de la RCA ya aprobados, evitando con ello movilizar una gran cantidad de recursos públicos y privados, respecto de actuaciones cuya legalidad no fue cuestionada o sus cuestionamientos fueron descartados.

**POR TANTO Y TENIENDO PRESENTE** además, lo dispuesto en los artículos 17 N° 6, 18 N° 5, 25 y 27 y siguientes de la Ley N° 20.600; 8°, 10, 20 y 30 bis de la Ley N° 19.300; 9° y 13 de la Ley N° 19.880; 5° de la Ley N° 18.575; y en las demás disposiciones citadas pertinentes,

**SE RESUELVE:**

1. Acoger parcialmente la reclamación deducida en contra de la Resolución Exenta N° 1383/2016, de 29 de noviembre de 2016, del Director Ejecutivo del SEA;
2. Anular parcialmente la RCA N° 146/2016, de 14 de marzo de 2016, solo en aquella parte que dice relación con la evaluación del impacto vial que genere el paso del tren por la ruta G-526, específicamente en su cruce con la ruta G-46, ordenándose al Servicio de Evaluación Ambiental retrotraer la evaluación en este aspecto hasta

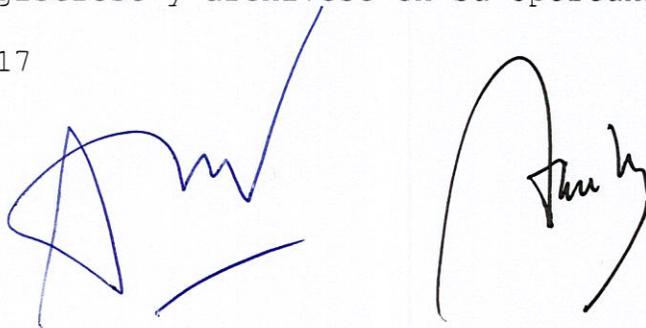
antes de dictar el ICE, debiendo solicitar al titular un nuevo estudio vial que incorpore todos los efectos del proyecto, y solicitar la opinión de los SEREMIS de Transporte y de Obras Públicas, quedando subsistente en lo demás la citada RCA.

3. Cada parte pagará sus costas.

Se previene que el Ministro Sr. Juan Escudero concurre a la decisión, dejando constancia que es de la opinión de señalar en el considerando cuadragésimo primero, como argumento adicional, que la decisión del Director Ejecutivo de privilegiar la postura de la Subsecretaría de TT en desmedro de aquella planteada por la Subsecretaría de Obras Públicas, en relación con la solución desnivelada del paso del tren, carece de una debida fundamentación, lo que debiera corregirse al momento de dar cumplimiento al presente fallo.

Notifíquese, regístrese y archívese en su oportunidad.

Rol R N° 146-2017



Pronunciada por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, integrado por el Ministro señor Alejandro Ruíz Fabres, Presidente, y por el Ministro señor Juan Escudero Ortuzar, quienes proceden de conformidad al artículo 80 del Código Orgánico de Tribunales.

Redactó la sentencia el Ministro señor Juan Escudero Ortuzar.

En Santiago, a veinticinco de septiembre de dos mil dieciocho, autoriza el Secretario del Tribunal, señor Luis Prieto Pradenas, notificando por el estado diario la resolución precedente.

