

DEV

**FORMULA CARGOS QUE INDICA A ANTOFAGASTA
RAILWAY COMPANY PLC, TITULAR DE TRANSPORTE
FERROVIARIO DE ÁCIDO SULFÚRICO LÍNEA PRINCIPAL**

RES. EX. N° 1 / ROL F-015-2023

Santiago, 28 de marzo de 2023

VISTOS:

Lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley N° 20.417, que establece la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, (en adelante, “LO-SMA”); en la Ley N° 18.575, Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, de 13 de mayo de 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 2.124, de 30 de septiembre de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que Fija Organización Interna de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta RA N° 119123/44/2021, de 10 de mayo de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que designa Jefatura del Departamento de Sanción y Cumplimiento de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 349, de 22 de febrero de 2023, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que fija las Reglas de Funcionamiento de Oficina de Partes y Oficina de Transparencia y Participación Ciudadana de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “Res. Ex. N° 349/2023”); y, en la Resolución N° 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

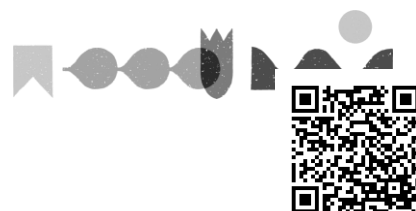
1° Conforme a lo establecido en los artículos 2°, 3° y 35 de la LO-SMA, la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante e indistintamente, “SMA” o “Superintendencia”) es el servicio público creado para ejecutar, organizar y coordinar la fiscalización y seguimiento de los instrumentos de gestión ambiental que establece la ley, así como imponer sanciones en caso de que se constaten infracciones a estas.

**I. IDENTIFICACIÓN DEL PRESUNTO
INFRACTOR Y DE LA UNIDAD
FISCALIZABLE**

2° Antofagasta Railway Company PLC (en adelante e indistintamente, “el titular”, “la empresa”, o “FCAB”), Rol Único Tributario N° 81.148.200-5, es titular, entre otros, del Proyecto “Transporte Ferroviario de Ácido Sulfúrico Línea Principal” (en adelante, “el Proyecto”), calificado favorablemente mediante Resolución Exenta N° 367, de 21 de octubre de 2009, de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región de Antofagasta (en

Superintendencia del Medio Ambiente, Gobierno de Chile

Sitio web: portal.sma.gob.cl



adelante, "RCA N° 367/2009"), asociado a la unidad fiscalizable Transporte Ferroviario de Ácido Sulfúrico Línea Principal (en adelante e indistintamente, "la UF"). Dicha UF corresponde a la ruta ferroviaria que une las comunas de Mejillones, Antofagasta y Sierra Gorda.

3° El referido Proyecto consiste en el aprovechamiento de la vía férrea existente entre las comunas señaladas, para efectos de abastecer de ácido sulfúrico a faenas mineras, proveniente del puerto de Mejillones.

II. ANTECEDENTES DEL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

A. Gestiones realizadas por la Superintendencia del Medio Ambiente

A.1. Informe de fiscalización ambiental DFZ-2020-1395-II-RCA

4° Con fecha 7 de abril de 2020, fiscalizadores de esta Superintendencia realizaron una actividad de inspección ambiental, y un posterior examen de información asociada a la UF.

5° Con fecha 2 de diciembre de 2020, la División de Fiscalización derivó a la División de Sanción y Cumplimiento, el expediente de fiscalización ambiental e IFA DFZ-2020-1395-II-RCA, que detalla las actividades de inspección ambiental y examen de información realizadas por esta SMA.

III. HECHOS CONSTITUTIVOS DE INFRACCIÓN

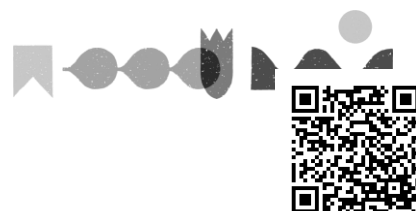
A. **Infraacciones contempladas en el artículo 35, letra a), de la LOSMA**

6° Conforme a lo dispuesto en el artículo 35, literal a), de la LOSMA, corresponde exclusivamente a la SMA el ejercicio de la potestad sancionadora respecto de las siguientes infracciones: "*a) El incumplimiento de las condiciones, normas y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental*".

7° A partir de las actividades de fiscalización referidas, ha sido posible detectar las siguientes infracciones susceptibles de ser subsumidas en el artículo 35 literal a) de la LO-SMA:

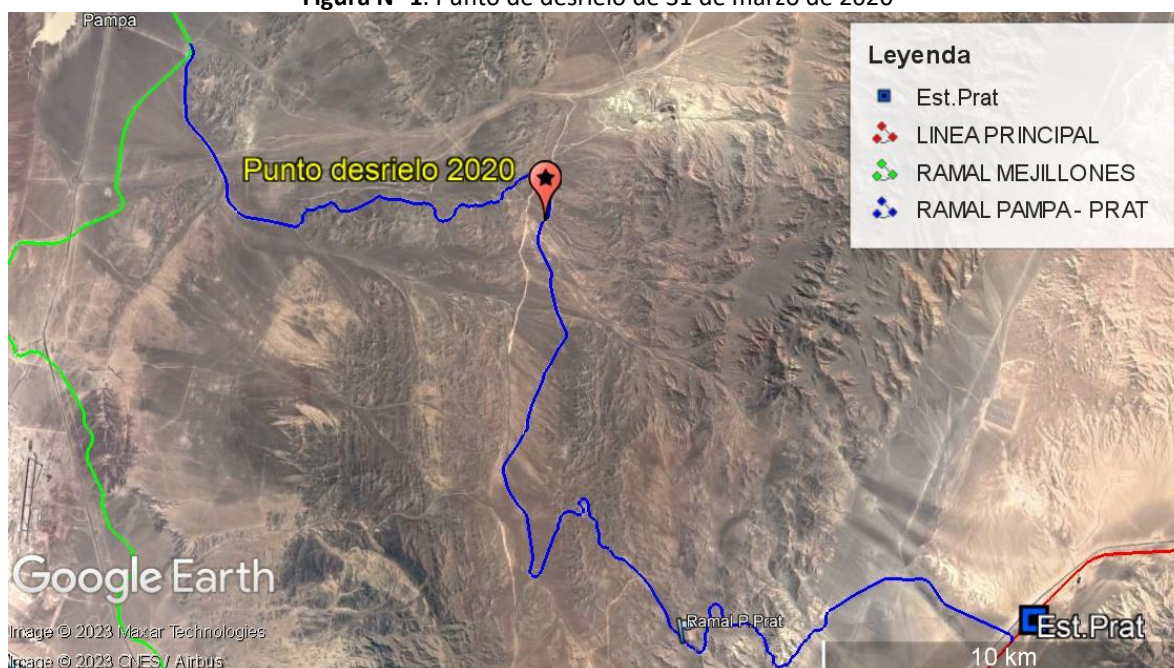
A.1. Ausencia de mantenimientos de las vías férreas

8° La RCA N° 367/2009, en su considerando 3.1.5.2.3. referido a la descripción del Proyecto, dispone que: "*(...) para la mantención de las vías férreas, existirá un programa de mantenimiento preventivo apoyado por inspecciones de vías y cuadrillas de respuesta correctiva*".



9° A partir de los hallazgos constatados en el IFA DFZ-2020-1395-II-RCA, particularmente, en base al examen de información efectuado como consecuencia del reporte de incidente #6748 de 31 de marzo de 2020, se dio cuenta del desrielo de un tren con ácido sulfúrico, proveniente de Mejillones con destino a Minera El Abra, produciéndose el volcamiento de dos carros estanques que derramaron ácido, afectando una superficie adyacente de suelo de más de 400 m². Este desrielo y derrame ocurrió en el ramal Pampa-Pratt, en las cercanías del km 16.500, según se puede apreciar en la siguiente Figura:

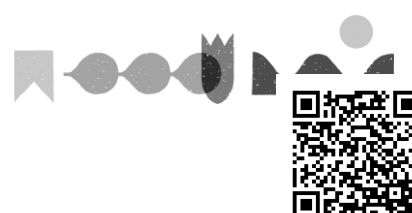
Figura N° 1. Punto de desrielo de 31 de marzo de 2020



Fuente: Carta FCAB-GSDT-016/2020.

10° En concreto, a consecuencia de dicho reporte de incidente, la Oficina Regional de Antofagasta de esta SMA, efectuó un requerimiento de información, por medio de la Res. Ex. AFTA N° 21, de 31 de marzo de 2020 (en adelante, "Res. Ex. AFTA N° 21/2020"). En este se solicitó informar, entre otras cosas, las mantenciones efectuadas sobre las vías entre los años 2019 y 2020, adjuntando documentos de respaldo como los certificados de inspección, además de indicar las causas que llevaron al desrielo.

11° Con fecha 13 de mayo de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-016/2020, el titular acompaña la información solicitada, indicando como causa del desrielo el desgaste del riel y el acanalamiento del durmiente, el cual terminó por generar el quiebre de riel y, consecuentemente, el desrielo que se aprecia en las siguientes Imágenes:



Imágenes N° 1 y 2. Riel quebrado y carros estanque de ácidos desrielados



Fuente: IFA DFZ-2020-1395-II-RCA

12° Por otro lado, en la información acompañada por FCAB se adjuntan los protocolos de inspección de vías, los cuales dan cuenta que se constataron los siguientes hallazgos:

12.1 El día 21 de enero de 2020, en el km 16.450 se detectó *“Durmiente Descabezado”, “Fuerte Alabeo” y “Sujeciones Seltas”*.

12.2 El día 4 de febrero de 2020, en el km 16.500 se detectó *“Durmiente Descabezado” y “Sujeciones Seltas”*.

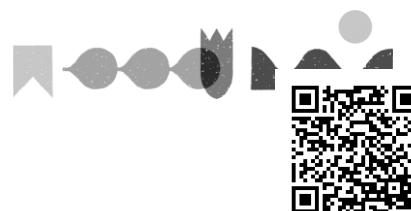
12.3 El día 18 de febrero de 2020, en los km. 16.450 y 16.500 se detectó *“Fuerte Alabeo”*.

12.4 El día 3 de marzo de 2020, en el km 16.500 se detectó *“Riel alto gastado (en curva)”*.

12.5 El día 10 de marzo de 2020, en el km 16.480 se detectó *“Riel gastado (notorio desgaste de riel) trocheros cortados”*.

13° Asimismo, dentro de la información acompañada junto con la carta FCAB-GSDT-016/2020, se adjuntó una planilla Excel de registro de mantenciones, donde se da cuenta que entre los km 16.300 y 16.700 del Ramal Pampa-Pratt no se efectuaron mantenciones durante el 2020 hasta el mes de abril. En otras palabras, pese a que FCAB contaba con información sobre los desperfectos de la vía que llevaron al desrielo, no implementó ninguna labor de mantención correctiva, generando las condiciones para la ocurrencia del incidente del 31 de marzo de 2020.

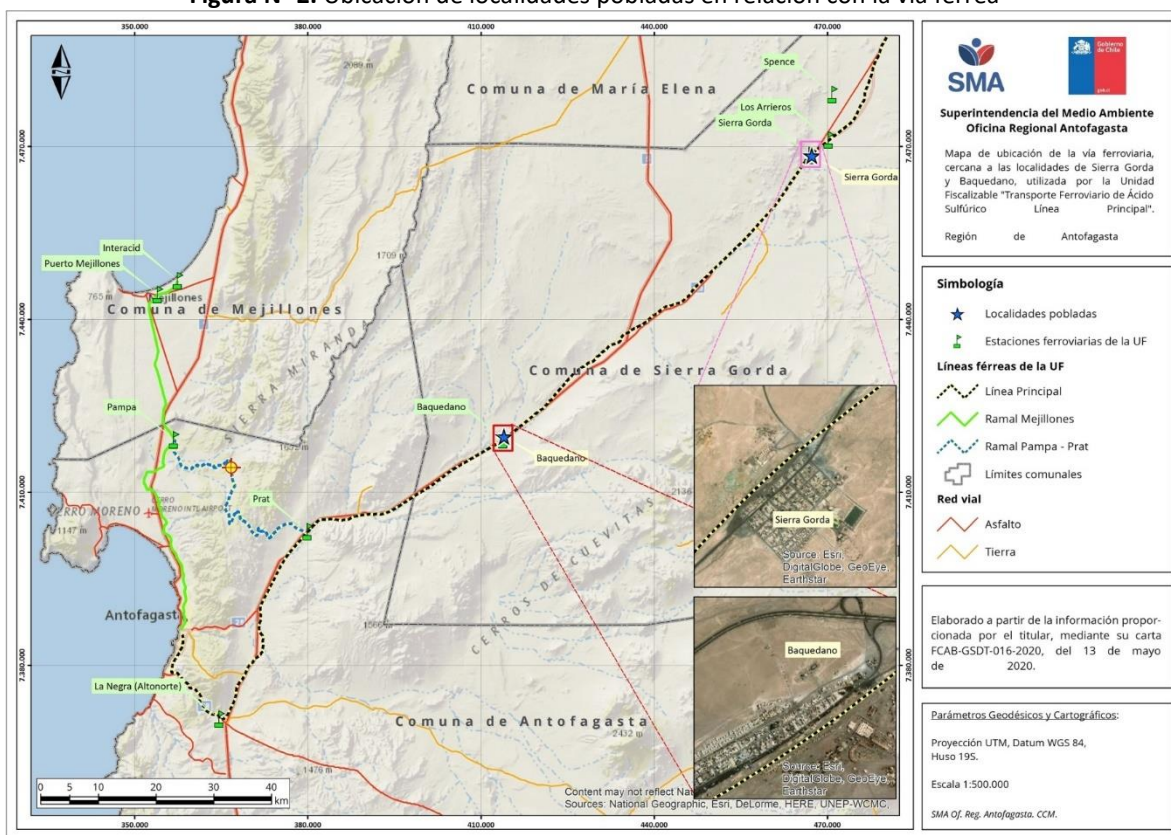
14° Como se puede apreciar, el titular habría gestionado de manera deficiente su programa de mantenimiento ya que, pese a que contaba con información sobre desperfectos en las vías, no implementó labores correctivas para solucionar los defectos identificados. Cabe recalcar, que las causas del desrielo (desgaste de riel y afectaciones sobre durmientes), correspondieron a las mismas que se identificaron en las actividades de inspección preventiva, lo cual releva la deficiencia de FCAB en la implementación de las



mantenciones correctivas. Dicho de otro modo, si se hubieran efectuado las mantenciones oportunamente, probablemente no habría ocurrido el desrielo ni el derrame de ácido sulfúrico.

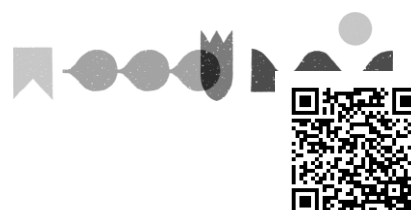
15° Lo anterior, es un riesgo, principalmente, debido a la cercanía que tiene la vía férrea con las zonas pobladas de localidades como Baquedano y Sierra Gorda. En concreto, si no existe una correcta ejecución del plan de mantención de las vías férreas, el tránsito de carros estanques llenos de ácido sulfúrico por dichos sectores, se torna particularmente riesgoso. La cercanía de las localidades mencionadas con la vía férrea se puede apreciar claramente en la siguiente Figura:

Figura N° 2. Ubicación de localidades pobladas en relación con la vía férrea



Fuente: IFA DFZ-2020-1395-II-RCA

16° En atención a lo anteriormente expuesto, se estima que los hechos descritos son susceptibles de constituir una infracción de carácter **grave**, conforme al artículo 36 N° 2 literal e) de la LO-SMA, al incumplir el titular gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo con lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental. En este caso, el incumplimiento se produce respecto de las medidas de mantención de la vía férrea del Proyecto, tal como fue establecido en el considerando 3.1.5.3.2 de la RCA N° 367/2009. En efecto, se identifica que durante al menos 3 meses existió una completa ausencia de las mantenciones correctivas en el tramo de la vía afectado, las cuales se realizaron solo una vez que ya se había producido el desrielo que llevó al derrame de ácido sulfúrico.



A.2. Mantenimiento de los carros estanque de ácidos no se realiza cada 32.000 km

17° La RCA N° 367/2009, en su considerando 3.1.5.2.3, referido a la descripción del Proyecto, el cual dispone: *“Inspección cada 32.000 km, se realizará mantención programada de acuerdo a pauta para carros, adjunta en el Anexo N° 3 de la DIA, que incluirá los 5 sistemas principales del carro, sistemas de freno, sistemas de bogues (rodado), sistemas de enganche, chasis y sistema de descarga”*. Lo anterior, se reitera en el referido Anexo N° 3 de la DIA del Proyecto, que establece para todo tipo de carros una mantención programada con frecuencia cada 32.000 km.

18° A partir de los hallazgos constatados en el IFA DFZ-2020-1395-II-RCA, particularmente, en base al examen de información efectuado como consecuencia del desrielo del tren y posterior volcamiento de dos carros estanques que derramaron ácido ocurrido el 31 de marzo de 2020, se pudo constatar una desviación en relación con el cumplimiento de la frecuencia de mantenimiento de los carros de estanque de ácidos.

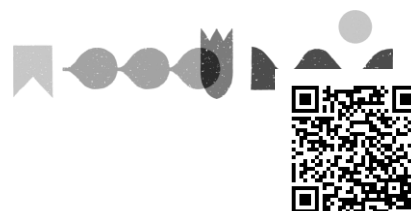
19° En efecto, como consecuencia del reporte del incidente, la Oficina Regional de Antofagasta de esta Superintendencia le requirió información a FCAB, respecto del registro de mantenciones preventivas y correctivas efectuadas en los carros que participaron del incidente de desrielo. Este requerimiento de información fue efectuado en la Res. Ex. AFTA N° 21/2020, en el acta de inspección ambiental de 7 de abril de 2020, debiendo ser reiterado en la Res. Ex. AFTA N° 171, de 20 de noviembre de 2020 (en adelante, “Res. Ex. AFTA N° 171/2020”).

20° Con fecha 8 de mayo de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-015/2020, el titular señaló que modificó la estrategia de mantenimiento de carros estanque de ácidos, pasando del criterio “distancia” (cada 32.000 km) establecido en la RCA N° 367/2009, al criterio “tiempo” (cada 365 días).

21° De esta manera, al modificarse la frecuencia de mantención de los carros estanque de ácidos, no se puede descartar que ello haya favorecido la ocurrencia del incidente de desrielo del 31 de marzo de 2020.

22° Asimismo, esta modificación de la frecuencia de mantenciones de los carros estanque de ácidos, también pudo generar las condiciones para la ocurrencia del desrielo ocurrido el 16 de octubre de 2018 (Reporte de Incidente #4187). En efecto, la causa del desrielo de 2018 consistió en la fractura del eje de un carro, como consecuencia de la falla en el rodamiento del bogie N° 2.

23° En atención a lo anteriormente expuesto, se estima que los hechos descritos son susceptibles de constituir una infracción de carácter **grave**, conforme al artículo 36 N° 2 literal e) de la LO-SMA, al incumplir el titular gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo con lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental. En este caso, el incumplimiento se produce respecto de las medidas de mantención de los carros, tal como fue establecido en el considerando 3.1.5.2.3 de la RCA N° 367/2009. En efecto, se identifica que FCAB modificó la



frecuencia con la que realizaba mantenciones en los carros de estanque de ácidos, pudiendo favorecer las condiciones para la generación de los desrielos.

A.3. Deficientes análisis de suelos posterior a derrame de ácido sulfúrico

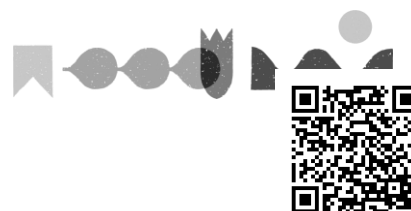
24° La DIA “Transporte Ferroviario de Ácido Sulfúrico Línea Principal” en su Anexo 5, numeral 4.5.3, referido a las medidas para la gestión de emergencias ocurridas en el transporte de materiales peligrosos, dispone: *“Ejecutar acciones de remediación de suelos. Entre éstas, se deberá tomar muestras del suelo en duplicado, la determinación de la concentración de elementos químicos presentes en las muestras (incluidos Zn, Pb, As, Cd, Hg), mediante un laboratorio independiente autorizado”*¹.

25° A partir de los hallazgos constatados en el IFA DFZ-2020-1395-II-RCA, particularmente, en base al examen de información asociado a la ejecución del plan de emergencias vinculados a la remediación de suelos por derrames de ácido, se pudo constatar que FCAB no ejecuta los monitoreos de suelos de la manera comprometida.

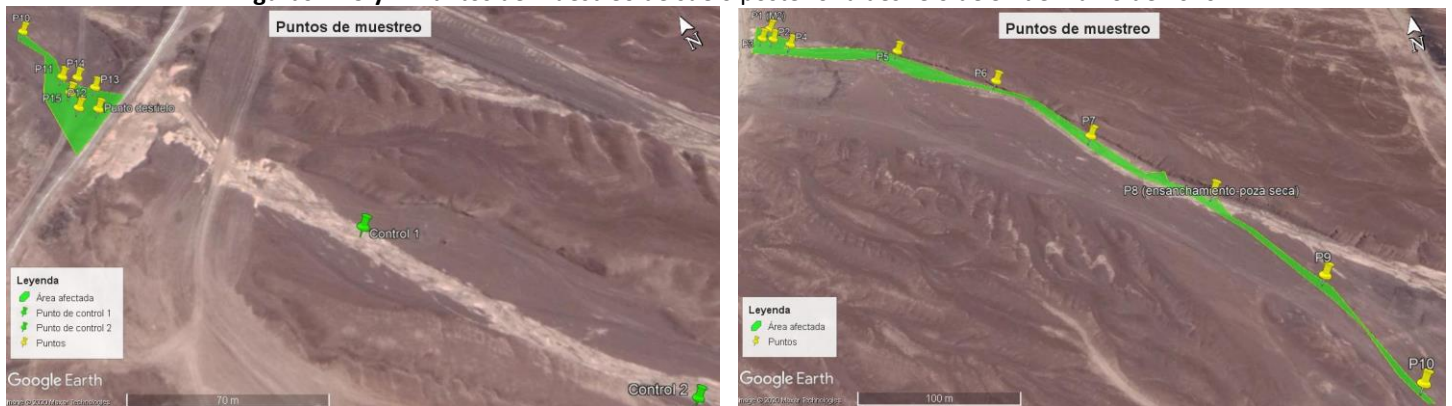
26° En concreto, ante la ocurrencia del desrielo y derrame de ácido sulfúrico ocurrido el 31 de marzo de 2020 (reporte de incidente #6748), por medio de la Res. Ex. AFTA N° 21/2020, la Oficina Regional de Antofagasta de esta SMA solicitó al titular, entre otras cosas, información respecto del cumplimiento del plan de emergencia establecido en el Anexo N° 5 de la DIA del Proyecto.

27° Según la información acompañada en la carta FCAB-GSDT-016/2020, el titular efectuó una extracción de 1770 toneladas de tierras contaminadas en el área afectada. Asimismo, da cuenta que, posteriormente a la remediación, con el objeto de verificar la efectividad de las actividades ejecutadas, coordinó la toma y análisis de muestras de suelo de todo el sector afectado. Los resultados de dicho análisis se acompañan en la carta FCAB-GSDT-033/2020, que adjunta el informe “Muestreo y Análisis de Suelo Inc. Ambiental FCAB” de Algoritmos, donde se da cuenta de la realización de toma de muestras, en los siguientes puntos dentro de la zona de derrame:

¹ Esta obligación se reitera en el “Manual para atención de emergencias ferroviarias y rodoviarias en el transporte de Materiales Peligrosos (MATPEL)”, acompañado por FCAB a esta Superintendencia con fecha 17 de mayo de 2019, dando cumplimiento a la Res. Ex. N° 1610/2018, que “Dicta instrucción de carácter general sobre deberes de actualización de planes de prevención de contingencias y planes de emergencias (...)”.



Figuras N° 3 y 4. Puntos de muestreo de suelo posterior a deshielo de 31 de marzo de 2020



Fuente: IFA DFZ-2020-1395-II-RCA

28° Luego, el informe “Muestreo y Análisis de Suelo Inc. Ambiental FCAB”, indica que en los referidos puntos de muestreo se analizó, únicamente, el parámetro corrosividad, dando como resultados una tasa de corrosividad por debajo del límite de detección.

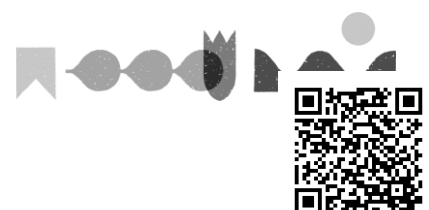
29° Como se puede apreciar, luego del incidente de derrame de ácido sulfúrico de 31 de marzo de 2020, FCAB no habría ejecutado el plan de emergencia en el modo como se estableció en la evaluación ambiental del Proyecto. Lo anterior, en atención a que el análisis de las muestras de suelo no consideró la concentración de Zinc, Plomo, Arsénico, Cadmio y Mercurio, tal como era exigible. Como consecuencia de ello, no se puede aseverar que las acciones de remediación efectuadas por el titular hayan resultado eficaces, producto de que la concentración de los parámetros exigidos por la evaluación ambiental no ha formado parte del análisis.

30° En atención a lo anteriormente expuesto, se estima los hechos descritos son susceptibles de constituir una infracción de carácter **leve**, conforme al artículo 36 N° 3 de la LO-SMA, al constituir en un hecho, acto u omisión que, preliminarmente, no constituye una infracción de carácter grave o gravísima.

A.4. Ingreso irregular de carros estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta

31° La RCA N° 367/2009, en su considerando 3.1.5.2.1 referido a la descripción de proyecto, dispone que: *“En operación normal, los carros vacíos no ingresarán a la ciudad de Antofagasta, ya que su retorno se realizará por el ramal Estación Prat - Pampa - Mejillones. En la eventualidad de ocurrir alguna contingencia en dicho ramal que impida el tráfico ferroviario, se ingresará a la ciudad de Antofagasta con los carros vacíos. El largo máximo del convoy será de 24 carros de 11,3 m cada carro, más 2 ó 3 locomotoras de 18 m cada una, totalizando una longitud aproximada de 325 m, cada convoy. Dado que el ingreso de los convoyes a la ciudad de Antofagasta no será habitual, la frecuencia y horarios dependerán de las contingencias ocurridas en el ramal Prat – Mejillones”.*

32° A partir de los hallazgos constatados en el IFA DFZ-2020-1395-II-RCA, particularmente, en base al examen de información asociada al ingreso de carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta, se pudo constatar un ingreso



injustificado de dichos carros, atendida la falta de información sobre contingencias en el Ramal Pampa-Pratt.

33° En concreto, por medio de la Res. Ex. AFTA N° 171/2020, se le solicitó a FCAB informar sobre el ingreso de carros estanque de ácido a la ciudad de Antofagasta desde octubre de 2018 a noviembre de 2020, señalando la condición en la que ingresan (vacío o no), fechas, cantidad, destino y motivo por el cual ingresaron los carros a la ciudad.

34° Con fecha 30 de noviembre de 2020, a través de la carta FCAB-GSDT-39/2020, el titular acompañó como repuesta al requerimiento, una planilla Excel con información relativa a los ingresos de trenes a la ciudad de Antofagasta. A partir de esa información, el IFA DFZ-2020-1395-II-RCA señala que durante el 2018 ingresaron 356 carros de estanque de ácidos, el 2019 fueron 297 carros, mientras que el 2020 habrían sido 453 carros de estanque de ácidos. Asimismo, los antecedentes acompañados por FCAB dan cuenta que durante todos los meses de los años 2018 a 2020 (hasta noviembre), se produjeron ingresos de carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta. Sin embargo, la información entregada no permite determinar si los carros se encontraban vacíos, ni cuál fue la contingencia por la cual se habilitaba su ingreso a la ciudad.

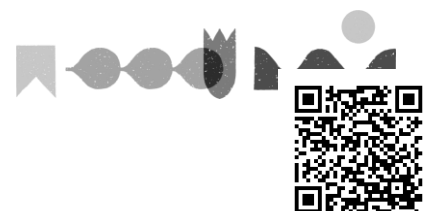
35° El riesgo del transporte de ácido sulfúrico por la ciudad de Antofagasta fue reconocido por FCAB en el marco de la evaluación ambiental, al punto que se incluyó un compromiso ambiental voluntario al respecto. En efecto, en el considerando 6.3 de la RCA N° 367/2009, se consagra el compromiso de ejecutar un plan de difusión hacia la comunidad de Antofagasta, para efectos de informar la peligrosidad que el transporte de ácido sulfúrico representa para el medio ambiente y salud de la población.

36° Lo anterior, lleva a señalar que FCAB pudiera estar considerando el ingreso de carros de estanque de ácidos a la ciudad, dentro de la operación normal del Proyecto, y no como medida excepcional ante la ocurrencia de las contingencias establecidas en la RCA N° 367/2009. De esta manera, se expondría innecesariamente a la población de Antofagasta a los riesgos vinculados al tránsito de carros con ácido sulfúrico.

37° En atención a lo anteriormente expuesto, se estima que los hechos descritos son susceptibles de constituir una infracción de carácter **grave**, conforme al artículo 36 N° 2 literal e) de la LO-SMA, al incumplir el titular gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo con lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental. En este caso, el incumplimiento se produce respecto de las restricciones al ingreso de carros estanque de ácido a la ciudad de Antofagasta, la cual fue establecida en el considerando 3.1.5.2.1 de la RCA N° 367/2009. En efecto, la información aportada por FCAB da cuenta que, durante los 3 años informados, de manera continua ingresó carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta, sin acreditar la ocurrencia de contingencias que lo habiliten para ello.

B. Infracción contemplada en el artículo 35, letra j), de la LOSMA

38° Conforme a lo dispuesto en el artículo 35, literal j), de la LOSMA, corresponde exclusivamente a la SMA el ejercicio de la potestad sancionadora



respecto de las siguientes infracciones: “j) *Incumplimiento de los requerimientos de información que la Superintendencia dirige a los sujetos fiscalizados, de conformidad a esta ley*”.

39° A lo largo de la etapa de fiscalización, la Oficina Regional de Antofagasta efectuó distintos requerimientos de información vinculados a la entrega de (i) resultados del análisis de monitoreos de suelos efectuados a partir del desrielo del año 2018; (ii) registros de las mantenciones de equipos y maquinaria asociados al desrielo ocurrido el 2020; (iii) medidas implementadas por el titular para minimizar la ocurrencia de incidentes de desrielo o similares; (iv) registros de velocidad del tren cuyos carros de estanque de ácido se desrielaron el año 2020 y; (v) contingencias o causas que ocasionaron el ingreso de carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta. Según se verá, las respuestas entregadas por FCAB se pueden calificar de incompletas, improcedentes o generalmente deficientes.

40° Respecto de la respuesta al **requerimiento de información de los resultados del análisis de monitoreos de suelos del año 2018**, se puede señalar lo siguiente:

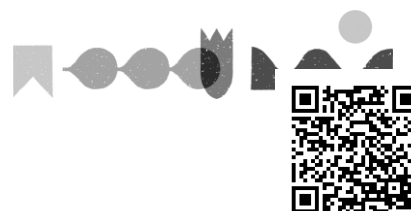
40.1 Luego del reporte de incidente #4187, que dio cuenta del desrielo ocurrido el 16 de octubre de 2018, la Oficina Regional de Antofagasta de esta SMA, por medio de la Res. Ex. MZN N° 72 de 18 de octubre de 2018 (en adelante, “Res. Ex. MZN N° 72/2018”), solicitó acompañar información respecto de la implementación del plan de emergencia contemplado en el considerando 3.1.5.2.5 de la RCA N° 367/2009 y Anexo 5 de la DIA del Proyecto².

40.2 Con fecha 31 de octubre de 2018, a través de la carta FCAB-GSAP-59/2018 el titular indica que se realizó muestreo de suelos con consultora ERM y que los resultados estarían dentro de los siguientes 15 a 20 días hábiles, y serían informados a la SMA 15 días posterior a su recepción, a través del Sistema de Seguimiento Ambiental. En dicha oportunidad, FCAB señalaba que estos resultados permitirían constatar la “*inexistencia de riesgos por el control del derrame*”.

40.3 Atendido el transcurso del tiempo sin que se entregara el informe referido, por medio de la Res. Ex. AFTA N° 171/2020, la Oficina Regional de Antofagasta solicitó expresamente hacer entrega de dicho informe, adjuntando toda la documentación de respaldo asociada³.

² La Res. Ex. MZN N° 72/2018, en su resuelvo Primero, letra b) requiere “*Indicar respecto de la implementación del Plan de Emergencia en los términos estipulados en el considerando N° 3.1.5.2.5 de la RCA N° 0367/2009, y del Anexo N° 5 de la DIA del proyecto con RCA en asunto. Lo anterior en ocasión del desrielo en vía férrea del tren que transportaba ácido sulfúrico. Esta información deberá comprender, entre los puntos ya exigidos en la RCA, las labores ejecutadas para el control del derrame del ácido sulfúrico sobre suelo, junto con las medidas para la minimización de los riesgos del evento posterior al derrame, incluyendo los resultados de la remediación del suelo afectado*”.

³ La Res. Ex. AFTA N° 171/2020, en su resuelvo I.a requiere “*Sobre los resultados del muestreo de suelo del año 2018. Presentar el informe final de resultados y análisis comprometidos en carta FCAB-GSAP N° 56/2018, del muestreo de suelo llevado a cabo en el marco del incidente ID SSA N° 4187 del 16 de octubre de 2018. Deberá adjuntar toda la documentación de respaldo correspondiente, como anexos, información de la ETFA e inspectores ambientales participantes en el proceso, entre otros pertinentes. / En el caso de que el titular ya haya ingresado el documento en asunto a la Superintendencia, se requerirá de la presentación del comprobante de tal acto (timbre de Oficina de Partes de la SMA u otro respaldo)*”.



40.4 Con fecha 30 de noviembre de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-39/2020, el titular acompaña el informe “Muestreo Confirmatorio de Suelos: Incidente Ambiental Km 52.7” -y la carta conductora asociada-, vinculado a la Resolución de Calificación Ambiental de un proyecto denominado “Transporte Bimodal de Ácido Sulfúrico para Minera Gaby”, del titular Servicios Logísticos Capricornio Ltda.

40.5 Como se puede apreciar, la información acompañada por FCAB corresponde a un incidente que nada tiene que ver con el ocurrido el 16 de octubre de 2018, esto es, en un lugar y fechas distintas, además de corresponder a una autorización ambiental y unidad fiscalizable que no pertenece a FCAB. Adicionalmente, no presentó registro alguno que diera cuenta de que lo que se había comprometido, a través de la carta FCAB-GSAP N° 59/2018, haya sido formalmente ingresado a la SMA.

41° Respecto del **requerimiento de información sobre los registros de mantenciones de equipos y maquinaria, asociados al desrielo ocurrido el 2020:**

41.1 Como consecuencia del reporte de incidente #6748, que alertó del desrielo ocurrido el 31 de marzo de 2020, la Oficina Regional de Antofagasta de esta SMA, por medio de la Res. Ex. AFTA N° 21/2020, solicitó acompañar información respecto de las mantenciones de equipos y maquinarias durante el año 2020 hasta la ocurrencia del evento de desrielo⁴.

41.2 Con fecha 13 de mayo de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-016/2020, el titular acompaña una planilla Excel con datos sobre las mantenciones preventivas y correctivas, pero deja fuera a la totalidad de los carros del tren 207, que fue el involucrado en el incidente de desrielo.

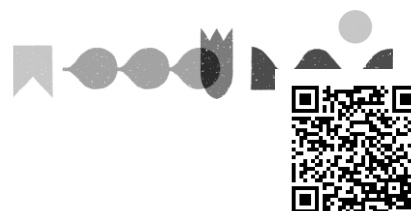
41.3 Como consecuencia de lo anterior, la Oficina Regional de Antofagasta debió reiterar el requerimiento, a través de la Res. Ex. AFTA N° 171/2020. De esta manera, luego de que se insistiera en la necesidad de respuesta al requerimiento, el titular ingresó la carta FCAB-GSDT-39/2020, donde acompaña la información requerida.

42° Respecto del **requerimiento de información sobre las acciones comprometidas por FCAB, para minimizar la ocurrencia de incidentes en el transporte de ácido sulfúrico:**

42.1 En la Res. Ex. AFTA N° 21/2020 se requirió información respecto de las medidas a adoptar por el titular, con el objeto de evitar que el evento de desrielo se reitere en el futuro⁵.

⁴ La Res. Ex. AFTA N° 21/2020, en su resuelvo Primero letra b) requiere “Registros de las mantenciones preventivas y correctivas de equipos y maquinarias implementadas en ocasión del desarrollo del proyecto durante el año 2020 hasta la ocurrencia del desrielo, el 31 de marzo de 2020. En su defecto, la última realizada”.

⁵ La Res. Ex. N° 21/2020, en su Resuelvo Primero letra e) requiere “Indicar la/s causa/s que produjo el desrielo y medidas a adoptar para que este evento no vuelva a ocurrir en el futuro”.



42.2 Con fecha 13 de mayo de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-016/2020, el titular indica las siguientes medidas a adoptar: (i) *“Establecer un plan de auditorías de calidad, como un refuerzo adicional, al actual sistema de control, tanto para procesos internos de mantenimiento de vías y respectivas empresas Contratistas”*; (ii) *“Implementar mejoras adicionales en tecnología de captura, control y monitoreo de inspecciones y reparaciones vías, potenciando Hi-Rail (cámaras, GPS); (iii) “Definir protocolo de uso de equipo de ultrasonido, considerando: chequeo previo, velocidad de inspección que asegure detectar el tipo de fallas/hallazgos, calibración y otros”; (iv) “Mejorar el sistema de control al establecer un solo sistema para gestionar todas las tareas de mantenimiento vías, estableciendo prioridades de acción”; (v) “Evaluar y redefinir el sistema de incentivos de mantención vías (bonos) y capacitación a inspector vías”; (vi) “Realizar un estudio de factibilidad, definiendo si se continúa trabajando con vía tapada en forma total, parcial o eliminar para facilitar la inspección”*. Estas medidas, según lo indicado por FCAB, se ejecutarían entre el 30 de abril y el 31 de julio de 2020.

42.3 Con fecha 20 de noviembre de 2020, por medio de la Res. Ex. AFTA N° 171/2020, atendido que el titular no había acreditado el cumplimiento de las medidas comprometidas, la Oficina Regional de Antofagasta solicitó acompañar los medios de verificación que den cuenta de la ejecución de las medidas comprometidas⁶.

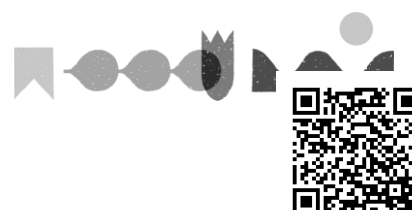
42.4 Con fecha 30 de noviembre de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-39/2020, el titular acompaña una serie de medios de verificación con el objeto de dar respuesta al requerimiento señalado en el considerando anterior.

42.5 Al respecto, sobre las *“Mejoras adicionales en tecnología de captura, control y monitoreo de inspecciones (...)”*, FCAB presentó, sin orden aparente en los archivos, información de la cual no fue posible encontrar evidencia de la implementación de la acción comprometida.

42.6 Respecto a la medida de *“Mejorar el sistema de control al establecer un solo sistema para gestionar todas las tareas de mantenimiento vías (...)”*, pese a la deficiencia de la entrega, la SMA pudo relacionarla al documento *“Administración del mantenimiento en SAP, 18-05-2020”*. Sin embargo, esta corresponde a una presentación tipo PowerPoint no explicativa, que trata sobre la identificación de una problemática y los objetivos para mejorar, esto vinculado al sistema de mantenimiento SAP ERP, con una serie de flujogramas no explicativos y descritos en términos técnico-ferroviario de FCAB. Por lo tanto, en los términos que fue presentado, esta SMA no puede identificar este documento como un medio de verificación de la implementación de mejoras al sistema de control de mantenciones.

42.7 En cuanto a la medida de *“Evaluar y redefinir el sistema de incentivos de mantención vías (bonos) y capacitación a inspector vías”*, FCAB sólo presentó el documento *“Descriptor del Cargo: Técnico Monitoreo y Condiciones”*. Dicha información solo describe el perfil del cargo indicado, sin exponer la forma real en que se implementó esta acción. De este modo, no resulta un medio de verificación válido, atendido que el

⁶ La Res. Ex. AFTA N° 171/2020, en su resuelto I.d requiere *“Sobre las medidas a adoptar por el titular para minimizar la ocurrencia de nuevos incidentes similares. Se requieren medio de verificación que den cuenta de la ejecución de las medidas comprometidas en la Tabla 2 de la Carta FCAB-GSDT-016/2020 del titular. Todas ellas, a la fecha de la presente Resolución deberían estar ejecutadas según se informó en dicha carta”*.



documento acompañado no demuestra una evaluación del sistema de incentivos, así como tampoco da indicios de la implementación de recapitaciones a los inspectores de vías.

42.8 En suma, al menos la mitad de los medios de verificación requeridos por esta SMA no resultan adecuados para acreditar las acciones comprometidas por FCAB.

43° Respecto del **requerimiento de información de los registros de velocidad del tren involucrado en el desrielo de 31 de marzo de 2020.**

43.1 En la Res. Ex. AFTA N° 21/2020, se requirió información respecto de la frecuencia diaria de transporte de ácido durante el año 2020, hasta la fecha del desrielo. Al mismo tiempo, se solicitó el registro de velocidades, incluyendo la del evento de desrielo señalado⁷.

43.2 Con fecha 13 de mayo de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-016/2020, el titular acompaña una planilla Excel que detalla información relativa a la frecuencia de transporte y velocidades registradas entre el 1 de enero y 30 de marzo de 2020. En otras palabras, deja fuera de la información entregada los registros de velocidad del día en que ocurrió el desrielo, además que los valores se presentaron como promedios de velocidad diarios, no permitiendo fiscalizar la velocidad del tren al momento del incidente.

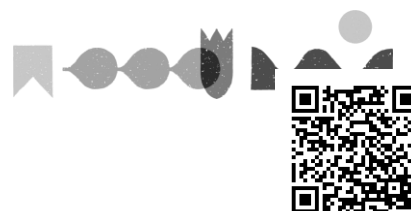
43.3 Como consecuencia de lo anterior, la Oficina Regional de Antofagasta de esta SMA dictó la Res. Ex. AFTA N° 171/2020, donde reitera la solicitud de entrega de la velocidad del tren 207, requiriendo el registro de velocidades para los días 30 y 31 de marzo de 2020⁸.

43.4 Con fecha 30 de noviembre de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-39/2020, el titular acompaña el registro de velocidades en formato Excel y en los días requeridos. Sin embargo, esta vez presenta información con desfase entre registro de velocidades de hasta 60 minutos, incluyendo registros horarios sin información de velocidades, y sin explicar a qué se debe esa omisión de datos.

44° Respecto del **requerimiento de información sobre los motivos que ocasionaron el ingreso de carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta.**

⁷ La Res. Ex. N° 21/2020, en su Resuelvo Primero letra h) requiere “Indicar la frecuencia diaria de transporte de ácido sulfúrico implementada durante el año 2020, hasta la ocurrencia del desrielo, el 31 de marzo de 2020. Del mismo modo, se requiere el registro de las velocidades, en formato Excel, en el transporte de carga del proyecto en comento, en lo que va del año 2020, incluyendo el evento de desrielo del 31 de marzo del año en curso”.

⁸ La Res. Ex. AFTA N° 171/2020, en su resuelvo I.b requiere “(...) se solicita la presentación en formato Excel con el registro de velocidades completo (según frecuencia del registro del GPS del convoy [al detalle en minutos]) del tren 207, involucrado en el incidente ambiental del 31 de marzo de 2020, para los días 30 (desde la 00:00 hasta las 23:59 horas) y 31 (desde las 00:00 hasta la hora en que ocurrió el incidente), ambos del mes de marzo del año 2020 (...)”.



44.1 En la Res. Ex. AFTA N° 171/2020, se requirió información asociada al ingreso de carros estanque de ácido (vacíos o en otra condición) a la ciudad de Antofagasta, indicando fechas, cantidad de carros, destino y motivo por el cual ingresaron⁹.

44.2 Con fecha 30 de noviembre de 2020, por medio de la carta FCAB-GSDT-39/2020, el titular acompaña una planilla Excel indicando la cantidad de carros que ingresaron a la ciudad de Antofagasta, pero omite señalar los motivos por los cuales ingresaron, pese a que ello fue requerido expresamente.

45° En atención a lo anteriormente expuesto, se estima que los hechos descritos son susceptibles de constituir una infracción de carácter **gravísima**, conforme al artículo 36 N° 1 literal e) de la LO-SMA, al impedir deliberadamente la fiscalización, encubrir una infracción o haber evitado el ejercicio de las atribuciones de la Superintendencia. En este caso, el carácter reiterado de las incompletas y deficientes respuestas entregadas por FCAB, no se condicen con su amplia experiencia, así como con el conocimiento que tiene respecto de la normativa ambiental, lo cual lleva a clasificar la infracción en los términos señalados.

IV. INSTRUCCIÓN DEL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

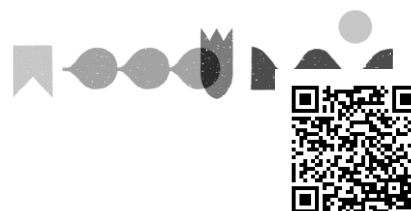
46° Mediante Memorándum D.S.C. N° 162, de 13 de marzo de 2023, se procedió a designar a Leonardo Moreno Polit como Fiscal Instructor Titular del presente procedimiento administrativo sancionatorio, y a Sebastián Tapia Camus como Fiscal Instructor Suplente.

RESUELVO:

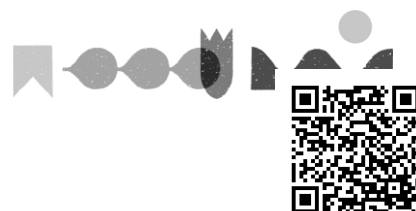
I. **FORMULAR CARGOS en contra de Antofagasta Railway Company PLC, Rol Único Tributario N° 81.148.200-5**, en relación a la unidad fiscalizable "Transporte Ferroviario De Ácido Sulfúrico Línea Principal", localizada entre las comunas de Mejillones, Antofagasta y Sierra Gorda, por las siguientes infracciones:

1. Los siguientes hechos, actos u omisiones constituyen infracción conforme al artículo 35 literal a) de la LO-SMA, en cuanto incumplimiento de las condiciones, normas y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental:

⁹ La Res. Ex. AFTA N° 171/2020, en su resuelto I.e requiere "Sobre el ingreso de carros "EA" a la ciudad de Antofagasta. Se solicita informar si en ocasión del desarrollo del proyecto, han ingresado a la ciudad de Antofagasta (zona poblada) carros EA vacíos o en otra condición. De ser ese el caso, indicar en una tabla en formato Excel las fechas en que ocurrió ello, la cantidad de carros que ingresaron, el destino (domicilio y/o coordenadas geográficas en UTM, WGS84, Huso 19 S) dentro de la ciudad de Antofagasta, y el motivo por el cual ingresaron. Esto, desde el mes octubre completo del año 2018, hasta la fecha de la presente R.E."



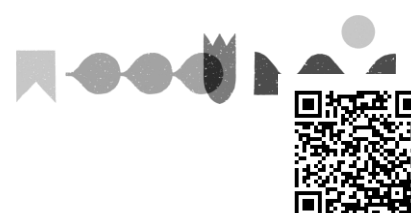
N°	Hechos constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
1.	Se detectaron fallas en la vía, sin que se realizaran acciones de mantenimiento correctivo con anterioridad al incidente de 31 de marzo de 2020.	<p>RCA N° 367/2009 “Transporte Ferroviario de ácido sulfúrico Línea Principal”. Considerando 3.1.5.2.3 “Mantención de locomotoras, carros y vías”</p> <p>“De la misma forma, para la mantención de las vías férreas, existirá un programa de mantenimiento preventivo apoyado por inspecciones de vías y cuadrillas de respuesta correctiva”.</p>
2.	Mantención de los carros estanque de ácidos no se realiza cada 32.000 km.	<p>RCA N° 367/2009 “Transporte Ferroviario de ácido sulfúrico Línea Principal”. Considerando 3.1.5.2.3 “Mantención de locomotoras, carros y vías”</p> <p>“• Se realizarán inspecciones de acuerdo a instructivos internos, adjunto en el Anexo No 3 de la DIA, en el cual se incluyen los instructivos de inspecciones al sistema de descarga, instructivos de trabajo en domo de estanque de ácido, instructivo de medición de explosividad e instructivo para la descarga de ácido de estanques con sistema de descarga inferior.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspección cada 32.000 km, se realizará mantención programada de acuerdo a pauta para carros, adjunta en el Anexo No 3 de la DIA, que incluirá los 5 sistemas principales del carro, sistemas de frenos, sistema de bogues (rodado), sistemas de enganche, chasis y sistema de descarga”.
3.	Realizar análisis de suelos posterior a derrame de ácido sulfúrico de 31 de marzo de 2020 de forma incompleta, atendido que no consideró la concentración de Zinc, Plomo, Arsénico, Cadmio y Mercurio.	<p>DIA “Transporte Ferroviario de ácido sulfúrico Línea Principal”. Anexo 5 “Manual para atención de emergencias ferroviarias y rodoviarias en el transporte de materiales peligrosos (MATPEL)” N° 4.5.3 “Contaminación de suelos”</p> <p>“Ejecutar acciones de remediación de suelo. Entre éstas, se deberá tomar muestras del suelo en duplicado, la determinación de la concentración de elementos químicos presentes en las muestras (incluidos Zn, Pb, As, Cd, Hg), mediante un laboratorio independiente autorizado”.</p>
4.	Ingresar carros de estanque de ácidos a la ciudad de Antofagasta, sin la ocurrencia de contingencias en el ramal Prat-Pampa-Mejillones.	<p>RCA N° 367/2009 “Transporte Ferroviario de ácido sulfúrico Línea Principal”. Considerando 3.1.5.2.1 “Transporte ferroviario del ácido sulfúrico”</p> <p>“En operación normal, los carros vacíos no ingresarán a la ciudad de Antofagasta, ya que su retorno se realizará por el ramal Estación Prat - Pampa - Mejillones. En la eventualidad de ocurrir alguna contingencia en dicho ramal que impida el tráfico ferroviario, se ingresará a la ciudad de Antofagasta con los carros vacíos. El largo máximo del convoy será de 24 carros de 11,3 m cada carro, más 2 ó 3 locomotoras de 18 m cada una, totalizando una longitud aproximada de 325 m,</p>



N°	Hechos constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
		cada convoy. Dado que el ingreso de los convoyes a la ciudad de Antofagasta no será habitual, la frecuencia y horarios dependerán de las contingencias ocurridas en el ramal Prat – Mejillones”.

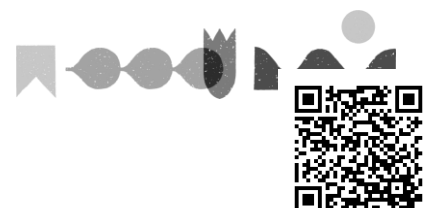
2. Los siguientes hechos, actos u omisiones constituyen infracción conforme al artículo 35 literal j) de la LO-SMA, en cuanto incumplimiento de los requerimientos de información que la Superintendencia dirija a los sujetos fiscalizados:

N°	Hechos constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
5.	<p>Responder requerimientos de información de manera deficiente, en tanto:</p> <p>a. Se presentó un informe que no corresponde al monitoreo de suelos efectuado como remediación ante el desrielo del 16 de octubre de 2018.</p> <p>b. Se presentó registro de mantenciones preventivas y correctivas de carros, excluyendo aquellos involucrados en el desrielo de 31 de marzo de 2020.</p> <p>c. No se acompañaron medios de verificación suficientes para acreditar el cumplimiento de todas las acciones comprometidas para minimizar la ocurrencia de incidentes.</p> <p>d. Se presentó un registro de velocidad del tren 207 que omitía la información correspondiente a la fecha en que ocurrió el desrielo.</p> <p>e. No se indicó el motivo por el cual ingresaron los carros de estanque</p>	<p>Res. Ex. MZN N° 72/2018, de la Superintendencia del Medio Ambiente, Resuelvo Primero</p> <p>“b) Indicar respecto de la implementación del Plan de Emergencia en los términos estipulados en el considerando N° 3.1.5.2.5 de la RCA N° 0367/2009, y del Anexo N° 5 de la DIA del proyecto con RCA en asunto. Lo anterior en ocasión del desrielo en vía férrea del tren que transportaba ácido sulfúrico. Esta información deberá comprender, entre los puntos ya exigidos en la RCA, las labores ejecutadas para el control del derrame del ácido sulfúrico sobre suelo, junto con las medidas para la minimización de los riesgos del evento posterior al derrame, incluyendo los resultados de la remediación del suelo afectado”.</p> <p>Res. Ex. AFTA N° 21/2020, de la Superintendencia del Medio Ambiente, Resuelvo Primero</p> <p>“b) Registros de las mantenciones preventivas y correctivas de equipos y maquinarias implementadas en ocasión del desarrollo del proyecto durante el año 2020 hasta la ocurrencia del desrielo, el 31 de marzo de 2020. En su defecto, la última realizada.</p> <p>(...)</p> <p>e) Indicar la/s causa/s que produjo el desrielo y medidas a adoptar para que este evento no vuelva a ocurrir en el futuro.</p> <p>(...)</p> <p>h) Indicar la frecuencia diaria de transporte de ácido sulfúrico implementada durante el año 2020, hasta la ocurrencia del desrielo, el 31 de marzo de 2020. Del mismo modo, se requiere el registro de las velocidades, en formato Excel, en el transporte de carga del proyecto en comento, en lo que va del año 2020, incluyendo el evento de desrielo del 31 de marzo del año en curso”.</p>



N°	Hechos constitutivos de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
	de ácidos a la ciudad de Antofagasta.	<p>Res. Ex. AFTA N° 171/2020 de la Superintendencia del Medio Ambiente, Resuelvo I</p> <p>“a. Sobre los resultados del muestreo de suelo del año 2018. Presentar el informe final de resultados y análisis comprometidos en carta FCAB-GSAP N° 56/2018, del muestreo de suelo llevado a cabo en el marco del incidente ID SSA N° 4187 del 16 de octubre de 2018. Deberá adjuntar toda la documentación de respaldo correspondiente, como anexos, información de la ETFA e inspectores ambientales participantes en el proceso, entre otros pertinentes. / En el caso de que el titular ya haya ingresado el documento en asunto a la Superintendencia, se requerirá de la presentación del comprobante de tal acto (timbre de Oficina de Partes de la SMA u otro respaldo.</p> <p>b. (...) se solicita la presentación en formato Excel con el registro de velocidades completo (según frecuencia del registro del GPS del convoy [al detalle en minutos]) del tren 207, involucrado en el incidente ambiental del 31 de marzo de 2020, para los días 30 (desde la 00:00 hasta las 23:59 horas) y 31 (desde las 00:00 hasta la hora en que ocurrió el incidente), ambos del mes de marzo del año 2020.</p> <p>(...)</p> <p>d. Sobre las medidas a adoptar por el titular para minimizar la ocurrencia de nuevos incidentes similares. Se requieren medio de verificación que den cuenta de la ejecución de las medidas comprometidas en la Tabla 2 de la Carta FCAB-GSDT-016/2020 del titular. Todas ellas, a la fecha de la presente Resolución deberían estar ejecutadas según se informó en dicha carta.</p> <p>e. Sobre el ingreso de carros “EA” a la ciudad de Antofagasta. Se solicita informar si en ocasión del desarrollo del proyecto, han ingresado a la ciudad de Antofagasta (zona poblada) carros EA vacíos o en otra condición. De ser ese el caso, indicar en una tabla en formato Excel las fechas en que ocurrió ello, la cantidad de carros que ingresaron, el destino (domicilio y/o coordenadas geográficas en UTM, WGS84, Huso 19 S) dentro de la ciudad de Antofagasta, y el motivo por el cual ingresaron. Esto, desde el mes octubre completo del año 2018, hasta la fecha de la presente R.E”.</p>

II. CLASIFICAR, sobre la base de los antecedentes que constan al momento de la emisión del presente acto, la infracción del cargo N° 5 como gravísima, conforme a lo dispuesto en el artículo 36 N° 1 literal e) de la LO-SMA, que



prescribe que *“Son infracciones gravísimas los hechos, actos u omisiones que contravengan las disposiciones pertinentes y que alternativamente: (...) e) Hayan impedido deliberadamente la fiscalización, encubierto una infracción o evitado el ejercicio de las atribuciones de la Superintendencia”*, en atención a lo indicado en el considerando 45° de la presente resolución.

Asimismo, los cargos N° 1, 2 y 4 se califican como graves, conforme a lo dispuesto en el artículo 36 N° 2 literal e) de la LO-SMA, que prescribe que *“Son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que contravengan las disposiciones pertinentes y que, alternativamente: (...) e) Incumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental”*, en atención a lo indicado en los considerandos 16°, 23° y 37° de la presente resolución.

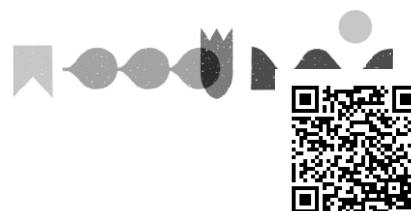
Por último, se clasifica como leve el cargo N° 3, conforme a lo dispuesto en el artículo 36 N° 3 de la LO-SMA, que prescribe que *“Son infracciones leves los hechos, actos u omisiones que contravengan cualquier precepto o medida obligatorios y que no constituyan infracción gravísima o grave, de acuerdo con lo previsto en los números anteriores”*.

Cabe señalar que conforme a lo dispuesto en la letra a) del artículo 39 de la LO-SMA, las infracciones gravísimas podrán ser objeto de revocación de la resolución de calificación ambiental, clausura, o multa de hasta diez mil unidades tributarias anuales. Asimismo, la letra b) del artículo 39 de la LO-SMA, determina que las infracciones graves podrán ser objeto de revocación de la resolución de calificación ambiental, clausura, o multa de hasta cinco mil unidades tributarias anuales. Por último, según prescribe la letra c) del artículo 39 de la LO-SMA, las infracciones leves podrán ser objeto de amonestación por escrito o multa de una hasta mil unidades tributarias anuales.

Sin perjuicio de lo anterior, la clasificación de las infracciones antes mencionadas, podrá ser confirmada o modificada en la propuesta de dictamen que establece el artículo 53 de la LO-SMA, en el cual, sobre la base de los antecedentes que consten en el presente expediente, el Fiscal Instructor propondrá la absolucón o sanción que a su juicio corresponda aplicar. Lo anterior, dentro de los rangos establecido en el artículo 39 de la LO-SMA y considerando las circunstancias establecidas en el artículo 40 de la LO-SMA, para la determinación de la sanción específica que se estime aplicar.

III. TENER POR INCORPORADOS AL EXPEDIENTE SANCIONATORIO, el Informe de Fiscalización y sus anexos, así como los demás antecedentes y actos administrativos a los que se hace alusión en la presente formulación de cargos.

Se hace presente que el acceso por parte de los interesados al expediente físico se realiza por medio de consulta en las oficinas de esta Superintendencia en el horario de atención de público, y que adicionalmente, éstos se encuentran disponibles, para efectos de transparencia activa, en el vínculo SNIFA de la página web



<http://www.sma.gob.cl/>, con excepción de aquellos que por su tamaño o características no puedan ser incorporados al sistema digital, los que estarán disponibles en el expediente físico.

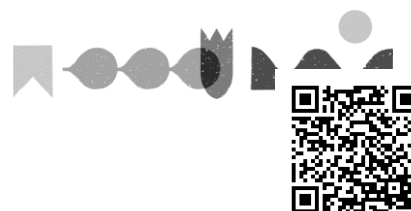
IV. TENER PRESENTE LOS SIGUIENTES PLAZOS Y REGLAS RESPECTO DE LAS NOTIFICACIONES. Conforme con lo dispuesto en el inciso primero de los artículos 42 y 49 de la LO-SMA, el presunto infractor tendrá un plazo de 10 días hábiles para presentar un Programa de Cumplimiento y de 15 días hábiles para formular sus descargos, ambos plazos contados desde la notificación del presente acto administrativo.

Las notificaciones de las actuaciones del presente procedimiento administrativo sancionador se harán por carta certificada en el domicilio registrado por el regulado en la Superintendencia del Medio Ambiente, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 49 y 62 de la LO-SMA, y en el inciso primero del artículo 46 de la Ley N° 19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado. Sin perjuicio de lo anterior, esta Superintendencia podrá notificar, cuando lo estime pertinente, en las formas señaladas en los incisos tercero y cuarto del aludido artículo 46 de la antedicha Ley N° 19.880.

Con todo, se hace presente al presunto infractor y demás interesados en el procedimiento que pueden solicitar a esta Superintendencia que las resoluciones que se emitan en lo sucesivo, sean notificadas mediante correo electrónico remitido desde este Servicio. Para lo anterior, deberá realizar dicha solicitud mediante escrito presentado a la casilla electrónica de Oficina de Partes (oficinadepartes@sma.gob.cl), indicando la dirección del correo electrónico al cual propongá se envíen los actos administrativos que correspondan. Al respecto, cabe señalar que una vez concedida dicha solicitud, mediante el pertinente pronunciamiento por esta Superintendencia, las resoluciones se entenderán notificadas el mismo día de su remisión mediante correo electrónico.

V. TENER PRESENTE EL DEBER DE ASISTENCIA AL CUMPLIMIENTO. Conforme a lo dispuesto a la letra u) del artículo 3° de la LO-SMA y en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 30, de 20 de agosto de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba Reglamento sobre Programa de Cumplimiento, Autodenuncia y Planes de Reparación, se hace presente al titular que esta Superintendencia puede proporcionar asistencia a los sujetos regulados sobre los requisitos y criterios para la presentación de un Programa de Cumplimiento. Para dicho efecto, deberá enviar un correo electrónico dirigido a las siguientes casillas: oficinadepartes@sma.gob.cl, [REDACTED]

Asimismo, como una manera de asistir al regulado, se definió la estructura metodológica que debiera contener un Programa de Cumplimiento, especialmente, con relación al plan de acciones y metas y su respectivo plan de seguimiento, para lo cual se desarrolló una guía metodológica que se encuentra disponible en el



siguiente sitio web: <https://portal.sma.gob.cl/index.php/portal-regulados/instructivos-y-guias/programa-de-cumplimiento/>.

VI. ENTENDER SUSPENDIDO EL PLAZO PARA PRESENTAR DESCARGOS, DESDE LA PRESENTACIÓN DE UN PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO, en el caso que así fuese, hasta la resolución del mismo.

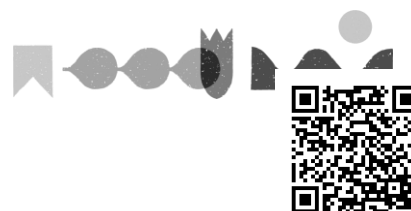
VII. TENER PRESENTE que, conforme al artículo 42 de la LO-SMA, en caso de que **ANTOFAGASTA RAILWAY COMPANY PLC** opte por presentar un Programa de Cumplimiento, con el objeto de adoptar medidas destinadas a propender al cumplimiento satisfactorio de la normativa ambiental infringida, y siempre que éste sea aprobado y debidamente ejecutado, el procedimiento se dará por concluido sin aplicación de la sanción administrativa.

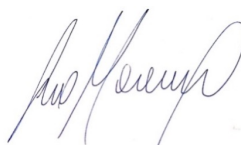
VIII. TENER PRESENTE que, según lo establecido en el artículo 50 inciso segundo de la LO-SMA, las diligencias de prueba que Antofagasta Railway Company PLC estime necesarias, deben ser solicitadas en la etapa de descargos. Estas diligencias deben ser pertinentes y conducentes, aspectos que serán ponderados por este Fiscal Instructor. Las diligencias solicitadas fuera de la etapa de descargos serán rechazadas, admitiéndose solo prueba documental presentada, en virtud del artículo 10 y 17 de la Ley N° 19.880, sin perjuicio de las facultades de oficio en la instrucción del procedimiento por parte de esta Superintendencia.

IX. TENER PRESENTE que, las presentaciones y los antecedentes adjuntos que sean remitidos a esta Superintendencia en el marco del presente procedimiento sancionatorio, deben ser acompañados tanto en su formato original (.kmz, .gpx, .shp, .xls, .doc, .jpg, entre otros), como en formato PDF (.pdf).

X. HACER PRESENTE que, conforme a lo establecido en la Res. Ex. SMA N° 349/2023, la Oficina de partes de esta Superintendencia recibe correspondencia, en sus dependencias, de lunes a jueves entre las 9:00 y las 17:00, y el viernes entre las 9:00 y 16:00. Asimismo, la Oficina de Partes recibe correspondencia por medio de correo electrónico durante las 24 horas del día, registrando como su fecha y hora de recepción aquella que su sistema de correo electrónico indique, siendo el tope horario del día en curso las 23:59 horas. El archivo ingresado por medio de correo electrónico no deberá tener un peso mayor a los 10 megabytes, debiendo ser remitido a la casilla oficinadepartes@sma.gob.cl. En el asunto debe indicar el rol del procedimiento sancionatorio al que corresponde.

XI. NOTIFICAR por carta certificada, o por otro de los medios que establece el artículo 46 de la Ley N° 19.880, a Tatiana Rodríguez, Representante legal de **ANTOFAGASTA RAILWAY COMPANY PLC**, domiciliado en Av. Simón Bolívar N° 255, comuna y Región de Antofagasta.





Leonardo Moreno Polit
Fiscal Instructor del Departamento de Sanción y Cumplimiento
Superintendencia del Medio Ambiente

IBR

Notificación conforme al artículo 46 de la Ley N° 19.880:

- Tatiana Rodríguez, Representante legal de Antofagasta Railway Company PLC, domiciliado en Av. Simón Bolívar N° 255, comuna y Región de Antofagasta.

C.C:

- Sandra Cortez, Jefa de la Oficina Regional de Antofagasta de la SMA.

Rol F-015-2023

