

RESOLUCIÓN EXENTA N° (N° digital en costado inferior izquierdo)

MAT: RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SEIA, PROYECTO “MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE ELECTRIFICACIÓN DEL SERVICIO METROTREN NOS”.

SANTIAGO, (Fecha en costado inferior izquierdo)

VISTOS:

1. La Resolución Exenta (Resolución de Calificación Ambiental) N° 373/2013 de fecha 25 de abril de 2013 (en adelante “RCA N°373/2013”), de la Dirección Ejecutiva que califica ambientalmente favorable de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral De La Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, del titular Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
2. La presentación realizada a través de la plataforma electrónica de consultas de pertinencia (e-pertinencias) del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante “SEA RM”), firmada con clave única con fecha 10 de julio de 2020, mediante la cual el Sr. Patricio Pérez Gómez, en representación de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, (en adelante el “Proponente”), consulta respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA del Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Electrificación del Servicio Metrotren Nos” (en adelante el “Proyecto”), el cual introduce cambios al proyecto “Mejoramiento Integral De La Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, calificado ambientalmente favorable mediante la RCA N°373/2013.
3. La Carta RM/P N° 202013103176 de fecha 08 de septiembre de 2020, en virtud de la cual se le solicita al Proponente que acompañe antecedentes adicionales respecto de la Consulta señalada en el Vistos anterior.
4. La Carta ingresada con fecha 19 de octubre de 2020, ante el SEA RM, mediante la cual, el Proponente adjunta respuesta respecto a la solicitud señalada en el Vistos N°3.
5. El Oficio Ordinario N° 131.456, de fecha 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA que: *“Imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al sistema de evaluación de impacto ambiental”.*
6. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el D.S. N° 40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente (en adelante “MMA”) y sus modificaciones, que Aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante “RSEIA”); en la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en la Resolución TRA 119046/163/2018 de fecha 25 de octubre de 2018 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental; 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. Que, mediante RCA N°373/2013, fue calificado ambientalmente favorable el proyecto interregional “Mejoramiento Integral De La Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago

– Rancagua”, del titular Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El proyecto consistió para la Región Metropolitana, en:

- a) El Servicio Nos Express de trenes que sería del tipo carrusel entre las estaciones de Alameda y Nos. En el itinerario, se realizarán paradas en las Estaciones Alameda, Lo Valledor, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, Lo Blanco, Freire, San Bernardo, Maestranza y Nos. El tiempo de recorrido entre ambas terminales sería de 20 minutos, la frecuencia en hora punta sería de 4 minutos y en periodo valle de 8 minutos (1.9.8.2.1 ICE de RCA 373/2013).
- b) Inicialmente, el proyecto consideró la construcción de una Subestación (S/E) denominada La Oveja, localizada a la altura del kilómetro 11,750 de la vía férrea, al costado suroriente de la Avenida Ochagavía en la comuna de San Bernardo. No obstante, en repuesta 1.1. letra b) de la Adenda N° 2, se comunicó que, considerando los informes de ingeniería, se tomó la decisión de excluir su construcción y operación del proyecto, por cuanto la S/E Lo Espejo, en operación, poseía capacidad instalada suficiente para los requerimientos del proyecto (Considerando 3 de la RCA 373/2013). Sin embargo, atendida la necesidad de optimizar el servicio de pasajeros tal cual como fue concebido, en cuanto a los intervalos de frecuencia, se hace necesario implementar la construcción del presente proyecto de mejoramiento, el cual otorgará la confiabilidad al Sistema Eléctrico y evitar dificultades en la operación como ocurrió en el año 2019.
- c) El Proyecto Original se emplaza en parte en la Región Metropolitana de Santiago y en parte en la Región del Libertador Bernardo O'Higgins. En la siguiente tabla se presentan las coordenadas de ubicación del Proyecto Original.

Tabla 1: Coordenadas de ubicación del Proyecto Original.

N°	Dirección	Comuna	Coordenadas DATUM WGS-84 Huso 19 S	
			Este	Norte
1	Alameda 3170	Estación Central	206600.2798	3296833.1450
2	Av. Carlos Valdovinos con Maipú	Límites comunales: Pedro Aguirre Cerda y Santiago	206427.0199	3293958.5040
3	Plano Regulador Esquina Bombero Ossandón.	Pedro Aguirre Cerda	206318.1533	3292223.3848
4	Clotario Best con Lucila Godoy	El Bosque	205982.6717	3289948.5532
5	Pintor de La Fuente con Calamares	Lo Espejo	205953.9700	3289953.8760
6	Aníbal Pinto con Freire,05	San Bernardo	204764.5725	3281943.1340
7	Recinto Estación	San Bernardo	204822.5017	3281032.6373
8	Av. Portales Entre Maestranza y 1deMayo;181	San Bernardo	204903.5548	3279677.4412
9	Av.PortalesEsquinaReginaGálvez.; 4175	San Bernardo	204165.5015	3276741.8579
10	Villa Estación Pasaje Guarda Vía.	Buín	202359.6477	3267754.9523
11	Villa Estación Pasaje Guarda Vía.	Buín	201964.3266	3265625.4824
12	Pasaje Estación s/n	Buín	201410.5594	3262312.4454
13	Baquedano con Miguel Campino	Paine	200600.6940	3256419.7111
14	Recinto Estación s/n.	Paine	200392.9378	3250628.8818

15	Recinto Estación Frente a O'Higgins	Mostazal	203385.0812	3238554.0903
16	Frente a Barros Borgoño.	Graneros	202287.4786	3228718.7154
17	Av. Plaza La Marina	Rancagua	199729.3604	3217109.8169

(Fuente: Tabla realizada sobre la base de la tabla 3 de la RCA 373/2013)

2. Que, por medio de la presentación, de fecha 11 de julio de 2020 y complementado el 19 de octubre de 2020, el Proponente solicita, que esta Dirección Regional se pronuncie sobre la pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto denominado "Mejoramiento del Sistema de Electrificación del Servicio Metrotren Nos", el cual se desarrollará sólo en la Región Metropolitana de Santiago e introduce cambios al proyecto "Mejoramiento Integral De La Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua", calificado ambientalmente favorable mediante RCA N°373/2013. La modificación consiste en:

- 2.1. El Proyecto consiste en el mejoramiento del sistema eléctrico del Servicio Metrotren Nos, Región Metropolitana y contempla las siguientes obras:

- Un sistema de alimentación eléctrico compuesto de un tendido aéreo y uno soterrado de 23 kV;
- La construcción de dos nuevas Subestaciones Rectificadoras;
- La conexión a la Subestación existente Las Acacias; y
- Las mejoras en conexión a la Subestación existente Los Guindos.

Según lo señala el Proponente en el Vistos N°2 estas obras requerirán de la utilización de una parte de la infraestructura eléctrica existente del proyecto Rancagua Express (RCA 373/2013), específicamente algunos postes como soporte para el desplazamiento de esta nueva Línea de Transmisión (LT), sin que se realicen modificaciones mayores que afecten la integridad de la estructura. Para llevar a cabo lo anterior, se considera necesario la colocación de soportes o placas "tipo L" en los postes para el montaje del cable en gancho a fin de aprovechar la estructura existente para adosar a los postes la nueva LT, sin existir afectación de ningún tipo al no realizar ninguna construcción asociada a nuevas postaciones.

En cuanto a las mejoras adicionales que El Proyecto generaría, sería aumentar a su vez la dotación de material rodante con el objetivo de llegar a una frecuencia de 4,6 minutos en hora punta, encontrándose dentro de lo autorizado en el proyecto original contenido en la RCA 373/2013.

Además, y para una mayor claridad de las obras a implementar por el Proyecto el Proponente señala en la respuesta 3.2 del Vistos N°4 que:

"Una subestación rectificadora (abreviadamente SER), es aquella subestación eléctrica que convierte el voltaje alterno entregado por la red eléctrica, a un nuevo voltaje y corriente continua apropiada para su uso, como sucede en el caso de la alimentación que se entrega a medios de transporte como el ferrocarril. Está compuesta por un equipo principal que es un transformador de tres enrollados que reduce los voltajes de entrada a nuevos voltajes de salida que alimentan equipos rectificadores. Estos rectificadores recogen esos voltajes y los transforman en voltajes y corriente continua que alimentarán la catenaria y el Ferrocarril en condiciones de 3.000 V.

Una subestación eléctrica (abreviadamente SE) es una instalación destinada a establecer los niveles de tensión adecuados para los sistemas de transmisión y distribución de la energía eléctrica. Su equipo principal es el transformador de dos enrollados que transforma la tensión de entrada 220, 110, 66 kV a voltajes de distribución, 23, 15, 13,2 kV ambos voltajes en corriente alterna.

Por lo tanto se puede constatar que las subestaciones rectificadoras no están diseñadas para transmitir energía eléctrica a través de líneas de transmisión, sino que en este caso, su misión es alimentar la infraestructura que provee de energía al sistema de transporte del ferrocarril mediante las catenarias propio de la tracción.”

A continuación, y a modo de resumen se presenta en la siguiente Tabla:

Tabla 2: Características SER y SE

Tipo Subestación	Voltaje Entrada	Voltaje de Salida	Corriente Entrada	Corriente Salida	Equipos	Usos
Subestación Eléctrica	Alterna	Alterna	Alterna	Alterna	Transformador de 2 enrollados	Alta tensión: Transmisión Eléctrica Media Tensión : Distribución Eléctrica Baja Tensión: Consumos Terciarios
Subestación Rectificadora	Alterna	Continua (rectificada)	Alterna	Continua (rectificada)	Transformador de 3 enrollados + Rectificador	Media: Distribución Eléctrica Baja Tensión : Alimentación de sistemas eléctricos que requieran voltaje y corriente continuos para su operación

(Fuente: Tabla 1 del Vistos N°4)

Según lo señalado por el Proponente en el Vistos N°2. El Proyecto que se emplazará en las siguientes ubicaciones.

Tabla 3: Ubicación de partes del proyecto.

Obra	Ubicación
SER Chena	Comuna de San Bernardo, predio de EFE correspondiente a bien nacional de uso público.
SER Nos	Comuna de San Bernardo, uso de suelo ZE4 Zona de Estación de Ferrocarriles San Bernardo, Maestranza y Nos, según PRC San Bernardo.
S/E Los Guindos	Comuna de Buin. Esta comuna no cuenta con un Plan Regulador y su uso de suelo está indicado por el Plan Regulador Metropolitano.
LT aérea Los Guindos- Nos	Comunas de Buin- Comuna de San Bernardo
LT soterrada Las Acacias- Chena	Comunas de San Bernardo

(Fuente: Tabla 1 del Vistos N°2)

Las coordenadas en UTM - WGS84 - HUSO 19S específicas de ubicación del Proyecto de cada una de las obras señaladas en la Tabla 2 “Ubicación de partes del proyecto” se presentan en las tablas 2, 3, 4, 5, y 6 del Vistos N°2.

2.2. Las superficies del Proyecto serán las siguientes:

Tabla 4: Superficies del proyecto.

Obra	Superficies intervención por partes, obras y actividades en m ²
S/E Los Guindos	362
S/E Nos	1.319
S/E Chena	1.443
LT aérea Los Guindos- Nos	0
LT soterrada Las Acacias- Chena	3.940

(Fuente: Tabla 7 del Vistos N°2)

2.3. De acuerdo a lo señalado por el Proponente, el resumen de la modificación propuesta y como se relaciona con lo establecido en la (RCA 373/2013), se resume en la siguiente tabla:

Tabla 5: Modificación propuesta y su relación con la RCA N°373/2013

Capítulo del expediente de evaluación	Descripción de Compromiso Ambiental (CA)	Cambio propuesto
Considerando 3	Cabe destacar, que inicialmente el Proyecto contemplaba la construcción de la Subestación (S/E) La Oveja, localizada a la altura del kilómetro 11,750, al costado suroriente de la Avenida Ochagavía. No obstante, en repuesta 1.1. letra b) de la Adenda N° 2, el Titular señala “la S/E La Oveja y considerando los informes de ingeniería recientes, se ha decidido excluir su construcción y operación del proyecto en evaluación, por cuanto la S/E Lo Espejo, en operación, posee capacidad instalada suficiente para los requerimientos del proyecto”.	Con el objetivo de mejorar la confiabilidad del servicio de pasajeros en el Tramo Santiago - Nos, es que las evaluaciones de ingeniería han propuesto aumentar la cantidad de subestaciones eléctricas que permiten suministrar de energía de tracción a los trenes del servicio Alameda - Nos y la instalación de dos transformadores encargados de abastecer de energía a la red de distribución en media tensión (MT). Estas instalaciones estarán ubicadas en sectores estratégicos cercanos a la línea férrea evitando la detención de las operaciones en caso de “black out” o de atentados a la infraestructura eléctrica de la Subestación Lo Espejo. Se propone para ello contar con 2 subestaciones eléctricas de 6.000 KVA de potencia instalada. En ningún caso esta nueva infraestructura aumentará la potencia ya autorizada ambientalmente en la subestación rectificadora Lo Espejo 17.600 kVA (aumento que fue autorizado a través de la Resolución Exenta 1323 de fecha 05 de octubre de 2015, donde se autoriza el aumento de capacidad de 11.820 kVA a 17.600 kVA de dicha Subestación). La construcción de las 2 subestación eléctricas requiere la construcción de edificios que comprenden 375 m2 de superficie en total y la instalación de equipos de maniobra y protección para los transformadores de los grupos rectificadores.

(Fuente: Respuesta 3.5 del Vistos N°4)

- Que, la Ley N° 19.300 indica en su artículo 8° que “Los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse **previa evaluación de su impacto ambiental**, de acuerdo a lo establecido en la **presente ley**” (énfasis agregado). Dicho artículo 10 ya citado señala un listado de “proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental”, los cuales son especificados a su vez, en el artículo 3° del RSEIA.
- Que, por su parte, el artículo 26 del RSEIA regula las consultas de pertinencias de ingreso al SEIA señalando que “[...] los proponentes podrán dirigirse al Director Regional o al Director Ejecutivo del Servicio, según corresponda, a fin de solicitar un pronunciamiento sobre si, en base a los antecedentes proporcionados al efecto, un proyecto o actividad, o su modificación, debe someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. La respuesta que emita el Servicio deberá ser Comunicada a la Superintendencia”.

5. Que, para efectos de despejar en la especie si el Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Electrificación del Servicio Metrotren Nos”, debe ingresar obligatoriamente al SEIA, se han tenido a la vista las siguientes tipologías del artículo 3° del RSEIA:
- 5.1. La letra b) del artículo 3° del Reglamento del SEIA que hace referencia a:
- b.1. Se entenderá por líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje aquellas líneas que conducen energía eléctrica con una tensión mayor a veintitrés kilovoltios (23 kV).*
- b.2. Se entenderá por subestaciones de líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje aquellas que se relacionan a una o más líneas de transporte de energía eléctrica y que tienen por objeto mantener el voltaje a nivel de transporte”*
6. Que, por otra parte, el artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA define “modificación de proyecto o actividad” como la *“Realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad, de modo tal que éste sufra cambios de consideración”*. Al respecto, de acuerdo a lo indicado en el Anexo I “Criterios para decidir sobre la pertinencia de someter al SEIA la introducción de cambios a un proyecto o actividad”, anexo al Oficio Ord. N° 131.456, de fecha 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que imparte instrucciones sobre Consultas de Pertinencia de Ingreso de Proyectos o Actividades al SEIA, para poder establecer la pertinencia de ingreso de una modificación de proyecto o actividad al SEIA, es necesario determinar si las obras, acciones o medidas a ser incorporadas, suponen un cambio de consideración a dicho proyecto, conforme a lo señalado en el artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA, lo cual se debe realizar en base a los siguientes criterios:
- (i) *“Si las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del presente Reglamento del SEIA”;*
- (ii) *“Para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad de manera posterior a la entrada en vigencia de dicho sistema que no han sido calificados ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del Reglamento del SEIA.*
- Para los proyectos que se iniciaron de manera posterior a la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental, si la suma de las partes, obras y acciones que no han sido calificadas ambientalmente y las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del presente Reglamento”;*
- (iii) *“Si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad; o”*
- (iv) *“Si las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente, se ven modificadas sustantivamente”.*
7. Que, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, es posible concluir **que el Proyecto no constituye un cambio de consideración en los términos definidos por el artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA**, en atención a los siguientes argumentos:
- (i) Respecto al primer criterio, contenido en el literal g.1) del artículo 2 del RSEIA, esto es, si las obras, acciones o medidas que pretenden intervenir o complementar el proyecto o actividad, por sí solas, se encuentran listadas en el artículo 3° del Reglamento del SEIA, es posible señalar que las modificaciones señaladas en el

considerando 2, no constituyen por sí solas un proyecto o actividad listados en el artículo 3° del RSEIA, según el siguiente análisis:

La tipología primaria asociada al proyecto corresponde a la letra b) del Reglamento del SEIA, correspondientes a “*Líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje y sus subestaciones*”.

En particular, el literal b.1) indica que “*Se entenderá por líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje aquellas líneas que conducen energía eléctrica con una tensión mayor a veintitrés kilovoltios (23 kV)*”. Cabe destacar que el proyecto solo contempla la construcción y operación de las dos Subestaciones Eléctricas Rectificadoras (Chena y Nos), las cuales tendrían la finalidad de reducir la tensión de 23kv a 3.000 V de corriente continua, para conectarse a la línea eléctrica existente para la exclusiva alimentación de los trenes de servicio Metrotren Nos. Por lo señalado anteriormente, el Proyecto no consideraría construir una o más líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje, no configurándose lo establecido en literal b.)1 del artículo 3° del reglamento del SEIA.

En lo relativo al literal b.2) del ya referido artículo 3° del RSEIA, dispone que “*Se entenderá por subestaciones de líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje aquellas que se relacionan a una o más líneas de transporte de energía eléctrica y que tienen por objeto mantener el voltaje a nivel de transporte*”. Respecto a lo anterior, es importante destacar que las subestaciones Chena y Nos no cumplirían con el objeto de mantener el voltaje a nivel de transporte, pues se constituye para reducir el voltaje para el consumo final, por lo que no correspondería a los establecido en literal b.2) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

Respecto a la consulta de pertinencia, se debe tener en consideración que técnicamente la principal característica de las subestaciones rectificadoras es “*rectificar la corriente alterna, para poder alimentar el requerimiento energético en este caso trenes, el cual es de una magnitud de 3000 volts en corriente continua. Para esto, la subestación cuenta con un transformador de potencia, el cual está encargado de bajar la tensión de entrada a niveles correctos para la entrada del grupo rectificador, este último se encarga de transformar la tensión de alterna a continua y entregarla a la línea eléctrica existente (sistema tomacorriente colector del tren)*”.

Por lo tanto, es posible señalar que las modificaciones propuestas por el Proponente respecto a la construcción y operación de dos subestaciones eléctricas rectificadoras, las que se conectarán directamente a la línea existente para la exclusiva alimentación de los trenes de servicio Metrotren Nos, no corresponden a subestaciones de líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje y no mantienen el voltaje a nivel de transporte, ya que las dos subestaciones eléctricas rectificadoras proyectadas (Chena y Nos) cumplen con el mismo alcance técnico de la definición anterior, que consiste en reducir la tensión, de 23.000 V (23 kV) a 3.000 V (3 kV) en corriente continua y que se conectará a la línea eléctrica existente para la exclusiva alimentación de los trenes de servicio Metrotren Nos.

- (ii) En relación al segundo criterio dispuesto en el inciso del literal g.2) del artículo 2 del RSEIA, para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad de manera posterior a la entrada en vigencia de dicho sistema que no han sido calificadas ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del Reglamento del SEIA; y para los proyectos que se iniciaron de manera posterior a la entrada en vigencia del SEIA, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenirlo o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del Reglamento del SEIA.

Respecto de dicho criterio, cabe hacer presente que no es aplicable, pues el proyecto original, como se ha indicado precedentemente, cuenta con Resolución de Calificación Ambiental favorable RCA N° 373/2013 y la suma de las partes no evaluadas por dicha RCA, incluyendo la modificación propuesta, no se enmarca dentro de los proyectos listados en el Artículo 3° del reglamento del SEIA.

- (iii) En relación al tercer criterio dispuesto en el literal g.3) del artículo 2 del RSEIA, relativo a que, si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad, es posible señalar que, el presente criterio solamente aplica respecto de proyectos o actividades que cuenten con Resolución de calificación ambiental favorable. Considerando los antecedentes presentados por el Proponente, el Proyecto cuenta con Resolución de Calificación Ambiental favorable, sin embargo, las obras y/o acciones tendientes a intervenir el proyecto, por si solas, no modifican sustantivamente la extensión, ni magnitud del proyecto, puesto que corresponden a obras de adecuación menor, principalmente considerando que no existirá un aumento o mantención en la tensión y voltaje en la SE existente “Los Guindos”.

Sobre la base de lo anteriormente expuesto no se modifica la extensión, duración y magnitud de los impactos ambientales evaluados en la RCA N° 373/2013, no requiriendo ingresar obligatoriamente al SEIA.

- (iv) Finalmente, en relación al cuarto criterio dispuesto en el literal g.4) del artículo 2 del RSEIA, , relativo a que si las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente, se ven modificadas sustantivamente, se puede señalar que éste no resulta aplicable en la situación particular que se consulta, puesto que se trata de un proyecto Calificado Ambientalmente favorable mediante una Declaración de Impacto Ambiental, por lo tanto, no presenta medidas de mitigación, reparación y/o compensación, evaluadas ambientalmente.
8. Que, atendido todo lo aquí expuesto, es posible concluir que el proyecto **“Mejoramiento del Sistema de Electrificación del Servicio Metrotren Nos” no corresponde a un cambio de consideración** en los términos definidos en el artículo 2° letra g) del RSEIA, por lo tanto, no requiere someterse obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución.
9. Que, en atención a lo anterior,

RESUELVO:

1. **Que, el Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Electrificación del Servicio Metrotren Nos”, no requiere ingresar obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución,** en consideración a los antecedentes aportados por el Proponente y lo expuesto en los Considerandos de la presente Resolución.
2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el señor Patricio Pérez Gómez, en representación de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, **cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad y en ningún caso lo exime del cumplimiento de la normativa ambiental aplicable al Proyecto, ni de la solicitud y obtención de las autorizaciones sectoriales necesarias para su ejecución.** Cabe señalar, además, que el presente pronunciamiento no obsta al ejercicio por parte de la Superintendencia del Medio Ambiente de su facultad de requerir el ingreso del Proyecto al SEIA en su caso, conforme a lo establecido en su Ley Orgánica si así correspondiera.
3. Se hace presente que **este acto no es susceptible de modificar, aclarar, restringir o ampliar la RCA del proyecto o actividad original, ni tampoco tiene el mérito de resolver**

la evaluación ambiental de una modificación al mismo, sino tan solo determina que los cambios a que se refiere la consulta no deben ser sometidas necesariamente a evaluación de impacto ambiental, por no ser de consideración.

4. En contra de la presente resolución, podrán deducirse los recursos de reposición y jerárquico, dentro del plazo de cinco días contados desde la notificación del presente acto administrativo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley N° 19.880. Lo anterior, sin perjuicio de los recursos, acciones o derechos que se pueden hacer valer ante las autoridades correspondientes, y de las demás formas de revisión de los actos administrativos que procedan.
5. Además, la validez del presente pronunciamiento queda supeditada a la mantención de las condiciones de la modificación sometida a consulta, debiendo cualquier alteración ser consultada a este Servicio.
6. En otro ámbito, le informo que, de acuerdo al artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, 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 SEIA. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al Proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al sistema.
7. Para terminar, le recordamos que, conforme al artículo 52 de la Ley N° 19.300, el incumplimiento de la normativa ambiental constituye una presunción de responsabilidad del autor del daño ambiental.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE POR CORREO ELECTRÓNICO AL PROPONENTE Y ARCHÍVESE

**ANDELKA VRSALOVIC MELO
DIRECTORA REGIONAL
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO**

AFA/ACP/MDK

Distribución:

- Señor Patricio Pérez Gómez en representación de Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
Correo electrónico patricio.perez@efe.cl; roberto.arriagada@efe.cl

C.c.:

- Superintendencia del Medio Ambiente, SMA.
- Expediente del proyecto 143-P-20
- Oficina de Partes.

