

Santiago, dos de julio de dos mil diecinueve.

Vistos y considerando:

Primero: Que en estos autos Rol N° 28.207-2018 Caratulados "Carrera Aránguiz, Dandy Arturo y otros con SEA, Director Ejecutivo" sobre reclamación ambiental del artículo 17 N°6 de la Ley N°20.600 originada en un proceso de participación ciudadana, se ha ordenado dar cuenta, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 781 y 782 del Código de Procedimiento Civil, de los recursos deducidos por el tercero coadyuvante de la reclamada y titular del Proyecto, Sociedad Puerto Viluco S.A., que interpuso recurso de casación en la forma; de los reclamantes observantes, Dandy Carrera Aránguiz y otros, que dedujeron recurso de casación en el fondo; y del reclamado Director Ejecutivo del SEA, que interpuso ambos arbitrios, todos en contra de la sentencia dictada por el Segundo Tribunal Ambiental que acogió parcialmente la reclamación de los observantes y dispuso la anulación parcial de la Resolución de Calificación Ambiental favorable al proyecto "Centro Logístico Puerto Viluco" en la parte que dice relación con la evaluación del impacto vial que generaría el paso del tren por la Ruta G-525, específicamente, en el cruce de dicha vía con la Ruta G-46, en la localidad de Isla de Maipo.

Los vecinos observantes durante el proceso de participación ciudadana dedujeron reclamación judicial en



contra de la Res. Ex. N°1383/2016 de 29 de noviembre de 2016 dictada por el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, en adelante SEA, que rechazó la reclamación del artículo 17 N°6 de la Ley N°20.600 contra la Res. Ex. N°146/2016 de 14 de marzo de 2016 dictada por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, Resolución de Calificación Ambiental, en adelante RCA, favorable a la ejecución del Proyecto "Centro Logístico Puerto Viluco" cuyo titular es la Sociedad Puerto Viluco S.A., que se hizo parte el procedimiento de reclamación como tercero coadyuvante del reclamado. Dicho proyecto consiste en un centro de almacenamiento de productos silvoagropecuarios, tanto en frío como en seco, de despacho multimodal. El transporte estará a cargo de empresas transportistas y de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, para lo cual considera la construcción de un tramo de vía férrea de 456,5 metros que le permitirá empalmar con el ramal a San Antonio y que contará con un cruce ferroviario en la Av. Santa Helena, que conecta con la Ruta 5.

El Segundo Tribunal Ambiental hizo lugar a las observaciones N°s 6, 7 y 12, que dicen relación con dicho cruce, respecto de las cuales el titular del proyecto aduce que acompañó un Anexo N°19 denominado "Análisis Vial Básico", que concluye que no se generará impacto negativo en el área de influencia porque el flujo vehicular será



marginal y estará controlado a través de medidas de gestión de tránsito. El diseño del cruce ferroviario fue objeto del Anexo N°6. La RCA dispuso que, en ese cruce, se deberá considerar todas las condiciones de seguridad conforme al Manual de Carreteras y al estudio de impacto vial Anexo N°19, incluyendo un señalizado eléctrico con banderero automático y portones de acceso en ambos lados, que se activarán con el paso del tren 30 segundos antes del paso de cada convoy y se desactivará 5 segundos después de su paso.

I.- En cuanto al recurso de casación en la forma del tercero coadyuvante del reclamado, Sociedad Puerto Viluco S.A.:

Segundo: Que el primer recurrente afirma que la sentencia impugnada incurre en el vicio señalado en el artículo 26 Ley N°20.600 en relación artículo 768 N°4 del Código de Procedimiento Civil, esto es, haber sido dada *ultra petita*, toda vez que los reclamantes sostuvieron que se debía construir un cruce en desnivel en relación con la calle Santa Helena y en la circunstancia de haberse considerado valederos los índices de peligrosidad que considera el estudio sectorial en circunstancias que éstos no están contemplados en ninguna normativa.

Explica que la discusión se situó en el ámbito de la seguridad vial, que no es lo mismo que el impacto vial, concepto que sólo considera el aumento de los tiempos de



desplazamiento mas no así los riesgos del mismo. No obstante, el tribunal recogió dicho argumento para decretar la nulidad parcial al consignar, en el considerando cuadragésimo segundo de la sentencia impugnada que: "una verificación preliminar, basada en los antecedentes de tránsito desplegados en la DIA, permite afirmar que el cruce a nivel proyectado [...] tiene el potencial de provocar filas en espera por la Ruta G-526 hacia el poniente suficientemente largas como para interferir con la intersección" de esa vía y la G-46, especialmente en la hora punta de la mañana, conclusión que estimó corroborada con la aplicación de un software, motivo por el cual acoge parcialmente la reclamación en los términos indicados precedentemente.

Arguye que fue el tribunal quien situó la discusión de las partes en la seguridad vial, en circunstancias que éstas sólo discutían acerca de la necesidad de realizar el empalme de la vía en desnivel o si correspondía que se ejecutara en la forma propuesta en el proyecto, vulnerando así los principios de congruencia y pasividad.

Sostiene que, si no hubiera excedido los términos de la *litis* y hubiera apreciado los antecedentes conforme a las reglas de la sana crítica, el tribunal habría arribado a la conclusión que las observaciones N°s 6 y 7 estaban debidamente consideradas y que la normativa vigente no



exige la construcción de una solución desnivelada y, consecuentemente, habría rechazado la reclamación.

Tercero: Que en un segundo acápite, sustentó su recurso en el artículo 26 en relación el artículo 25, ambos de la Ley N°20.600, consistente en la infracción a las reglas de la sana crítica, error que se aprecia al analizar la información disponible no permite estimar razonablemente los tiempos de detención que causará el paso del tren, de manera que no era posible concluir que éstos aumentarían. Es más, sostiene que los antecedentes conducen al resultado contrario, en el sentido de confirmar las conclusiones contenidas en la declaración de impacto ambiental.

Cuarto: Que, en cuanto al primer vicio alegado, correspondiente a la causal 4ª del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil, es necesario tener en consideración que el artículo 2º, letra k) de la Ley N°19.300 define el concepto de Impacto Ambiental como: *"la alteración del medio ambiente, provocada directa o indirectamente por un proyecto o actividad en un área determinada"* y, en la letra ll), caracteriza al Medio Ambiente como: *"el sistema global constituido por elementos naturales y artificiales de naturaleza física, química o biológica, socioculturales y sus interacciones, en permanente modificación por la acción humana o natural y que rige y condiciona la existencia y desarrollo de la vida en sus múltiples manifestaciones"*.



Quinto: Que, de lo expuesto, es forzoso concluir que la evaluación del impacto ambiental de un proyecto de esta naturaleza exige la consideración de la alteración directa o indirecta que pueda provocar en el medio ambiente, de manera que no se advierte la concurrencia del vicio descrito por el actor, lo que debe llevar, necesariamente, a declarar inadmisibile el recurso fundado en este argumento.

Sexto: Que, en cuanto al segundo acápite, que se hace consistir en la infracción a las reglas de la sana crítica al haberse acogido parcialmente la reclamación no obstante no disponerse de datos relativos a los tiempos de detención esperables en el cruce ferroviario, es menester señalar que, contrariamente a lo expresado por el recurrente, la insuficiencia de la información disponible es motivo bastante para acoger la reclamación sobre este punto, atendido que los principios preventivo y precautorio, que forman parte de las reglas que han de regir la interpretación de la normativa ambiental en orden a descartar determinados riesgos o a definir las medidas de mitigación que pudieran resultar pertinentes, de manera que sólo cabe concluir que el recurrente únicamente manifiesta una crítica a la ponderación de la prueba realizada por el tribunal sin que los hechos descritos no son constitutivos de la causal invocada, circunstancias que impiden admitir a tramitación el recurso por este capítulo.



II.- En cuanto al recurso de casación en la forma del reclamado Director Ejecutivo del SEA:

Séptimo: Que, por este arbitrio, se ha alegado, en primer término, la concurrencia del vicio descrito en el artículo 768 N°4 del Código de Procedimiento Civil, es decir, haber sido dada la sentencia ultra petita, afirmando que ésta decidió sobre la base de argumentos que no fueron objeto del juicio. Explica que los reclamantes invocaron la afectación de los recursos naturales, en especial el agua subterránea, la contaminación acústica y atmosférica, la alteración del valor paisajístico y patrimonial de Viluco y la conectividad vial. Arguye que la discusión no versó sobre la indebida evaluación del impacto vial por haberse excluido el cruce de ferrocarril proyectado y que la evaluación de su impacto vial no fue discutida por las partes, sin perjuicio que hay estudios de tráfico y análisis vial básico.

Por último, concluye que, de haberse atendido el Tribunal Ambiental a lo discutido, habría rechazado la reclamación.

Octavo: Que, a continuación, ha sostenido que se ha infringido lo dispuesto en el artículo 26 inciso 5° de la Ley N°20.600, que dispone que la prueba rendida en el juicio debe ser valorada de acuerdo a las reglas de la sana crítica, en relación con la apreciación de los antecedentes relativos al impacto vial que se originaría en el nuevo



cruce ferroviario, fundándose en similares argumentos a los expuestos por el tercero coadyuvante.

Se explaya exponiendo las opiniones doctrinarias y la jurisprudencia relativa a la prueba de la sana crítica así como analizando extensamente la prueba rendida, pero sin lograr precisar cuál ha sido el preciso error en el que incurriría el fallo.

Noveno: Que, fundándose el presente recurso, en síntesis, en los mismos hechos invocados en el deducido por la Sociedad Puerto Viluco S.A., se tendrá por reproducido todo lo que se ha razonado a su respecto en las consideraciones precedentes y, en consecuencia, se lo declarará inadmisibile.

II.- En cuanto al recurso de casación en el fondo interpuesto por el reclamado Director Ejecutivo del SEA:

Décimo: Que el reclamado Director Ejecutivo denuncia, en un primer capítulo, que la sentencia transgrede lo dispuesto en los artículos 12 bis y 19, inciso 3° de la Ley N°19.300, atendido que el Tribunal Ambiental no los aplicó debiendo hacerlo, tal como se revela en el considerando cuadragésimo séptimo del fallo al señalar que, por no haberse incluido el cruce ferroviario en la modelación del impacto vial, no hubo una adecuada evaluación de la observación formulada por el recurrente. Explica que el tribunal incurrió en dicho error porque el mismo software utilizado permitía efectuarla, de manera que estima que sí



se consideró adecuadamente las observaciones. De haberse aplicado las disposiciones indicadas, el tribunal hubiera debido concluir que las observaciones estaban bien consideradas.

Undécimo: Que, contrariamente a lo manifestado por este recurrente, la debida consideración de las observaciones no consiste en la existencia de una posibilidad de análisis sino en el efectivo estudio de la consulta, de forma tal que, habiendo reconocido el recurrente que dicha posibilidad existía, resulta inexcusable que no se haya realizado y, en consecuencia, no se advierte error del tribunal al haber resuelto en la forma en que lo hizo.

Duodécimo: Que, de otro lado, las alegaciones formuladas por el recurrente ilustran que su crítica al fallo radica en la valoración de la prueba y las conclusiones a las que arriban los jueces, todo lo cual escapa al ámbito del presente arbitrio.

Décimo tercero: Que, en un segundo capítulo, esta parte impugnante afirma que se ha incurrido en una infracción al principio de congruencia contemplado en el artículo 41 de la Ley N°19.880 al pronunciarse sobre materias no incluidas en la observación ciudadana toda vez que ésta sólo se refería a la necesidad de contar con un cruce ferroviario desnivelado. Al extenderse a aspectos no



discutidos, resolvió acogiendo la reclamación en ese punto, que también debió ser rechazado.

Décimo cuarto: Que resulta inconcuso que la alegación en comentario es plenamente coincidente con la que ha sido materia del primer capítulo del arbitrio de casación formal opuesto por el mismo recurrente, respecto del cual se ha concluido que los hechos en los que se hace consistir el vicio, no configuran la causal de ultra petita y, en consecuencia, no puede predicarse de éstos que constituyan una infracción al principio de congruencia procesal, situación que excluye la pertinencia de estas supuestas infracciones, razones por las que el recurso de casación en el fondo deducido por el demandado no podrá prosperar, por manifiesta falta de fundamento.

III.- En cuanto al recurso de casación en el fondo de los reclamantes:

Décimo quinto: Que, por este segundo arbitrio de nulidad sustancial, se reclama la vulneración del artículo 30 bis, inciso 4° de la Ley N°19.300, aduciendo que no fueron debidamente consideradas las siguientes observaciones: N°1 sobre presión y caudal de agua en relación con los artículos 35 y 52 bis de la Ley General de Servicios Sanitarios, esto es, no afectar la calidad y continuidad del servicio público sanitario; N°3 sobre consumo de agua del proyecto, que se configura al no existir un servicio de Agua Potable Rural, APR, omisión que



el Tribunal Ambiental tuvo por subsanada con una mera certificación de la empresa proveedora de dicho servicio básico en orden a que no se afectaría el suministro de la población; N°s 16 y 18 sobre uso de la Ruta G-46, al no considerar el flujo constante de camiones, incumpliendo los estándares exigidos por la SEREMI de Transportes, que ha establecido restricciones horarias a la circulación de camiones conforme al artículo 113 de la Ley N°18.290, de en términos tales que no se explica cómo se cumplirá la decisión del tribunal; y la N°42 sobre uso del suelo que, conforme al Plan Regulador Metropolitano de Santiago, es de interés silvoagropecuario, afirmando que el Tribunal Ambiental no se pronunció fundadamente, puesto que no basta la mera transcripción de las opiniones de los organismos sectoriales, como se hizo en el fallo impugnado.

Concluye manifestando que, de haber aplicado correctamente las disposiciones que estima infringidas, por ser éstas las que regulan directamente la debida consideración de las observaciones, el Tribunal habría debido acoger también las referidas observaciones N°s 1, 3, 16, 18 y 42.

Décimo sexto: Que, de la lectura del fallo impugnado, se colige que el Tribunal descartó las observaciones N°s 1, 3, 16, 18 y 42 con el mérito de los informes técnicos de los respectivos organismos sectoriales, que señalaron que los riesgos que se temen por los observantes no son



efectivos por cuanto el proyecto evaluado cumple con las normativas propias del área.

Décimo séptimo: Que, como se puede advertir, los argumentos vertidos por el recurrente revelan que su arbitrio se alza contra los hechos que tuvo por establecidos el tribunal de mérito, al afirmar que el proyecto no cumple con la normativa sectorial aduciendo en sustento del mismo únicamente la afirmación de que el razonamiento realizado por el tribunal sería insuficiente.

Décimo octavo: Que esta Corte ha sostenido reiteradamente que no es posible revisar a través del recurso de casación en el fondo los hechos que soberanamente han dado por probados los jueces de la instancia, pues se trata de un proceso racional que escapa del control de casación, a menos que se haya infringido las reglas reguladoras de la prueba, circunstancia que no ocurrió en la especie, manifestándose, más bien, una discordancia del recurrente con la ponderación de la prueba efectuada por los sentenciadores, pretendiendo modificar los hechos que se tuvieron por acreditados.

Décimo noveno: Que, por lo anterior, se debe concluir que el presente recurso no puede prosperar y debe ser desestimado por manifiesta falta de fundamento.

Por estas consideraciones y en conformidad, asimismo, con lo que disponen los artículos 764, 767, 768, 781 y 782 del Código de Procedimiento Civil, se declaran **inadmisibles**



los recursos de casación en la forma deducidos por el tercero coadyuvante Sociedad Puerto Viluco S.A. y del reclamado Director Ejecutivo del SEA y se **rechazan** los de fondo interpuestos por este último y por los reclamantes, en contra de la sentencia de veinticinco de septiembre de dos mil dieciocho, dictada por el Segundo Tribunal Ambiental.

Regístrese y devuélvase.

Redacción a cargo del Abogado Integrante señor Matus.

Rol N° 28.207-2018.

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros Sr. Sergio Muñoz G., Sra. María Eugenia Sandoval G., Sr. Carlos Aránguiz Z. y Sra. Ángela Vivanco M. y el Abogado Integrante Sr. Jean Pierre Matus A. No firman, no obstante haber concurrido al acuerdo de la causa, el Ministro señor Aránguiz por estar con feriado legal y el Abogado Integrante señor Matus por estar ausente. Santiago, 02 de julio de 2019.



En Santiago, a dos de julio de dos mil diecinueve, se incluyó en el Estado Diario la resolución precedente.

