

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
- ANLA -
AUTO N° 09620
(27 de octubre de 2022)

**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

**EL JEFE DE LA OFICINA ASESORA JURÍDICA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE
LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA**

En uso de las facultades legales establecidas en la Ley 99 de 1993, en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009, las conferidas por el Decreto - Ley 3573 de 2011, y las delegadas por la Resolución No. 00423 del 12 de marzo de 2020, modificado por la Resolución No. 740 del 11 de abril de 2022 y considerando:

I. Asunto a decidir

Dentro de la investigación iniciada mediante Auto No. 24 del 7 de enero del 2016, se procede a formular cargos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S EN LIQUIDACION JUDICIAL, identificada con NIT. 900.225.133-2 y a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. EN REORGANIZACION, identificada con NIT. 830.052.596-1, por los hechos u omisiones relacionados con el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico, localizado en jurisdicción de los municipios de Buenaventura-Cartago (hasta el K342) – Zarzal – en el departamento del Valle del Cauca; y de la Tebaida en el departamento del Quindío, el cual incluye los siguientes tramos: Yumbo- Cali, Cali-Andalucía; Andalucía- La Tebaida, Zarzal – Cartago K342, Buenaventura – Bitaco y Bitaco – Yumbo.”

II. Competencia

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA es competente para iniciar, adelantar y culminar el procedimiento de investigación, preventivo y sancionatorio en materia ambiental, teniendo en cuenta que es la autoridad facultada para otorgar y efectuar seguimiento al instrumento ambiental del presente proyecto.

Dicha facultad le fue transferida del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS), de acuerdo con la desconcentración administrativa prevista en los numerales 1°, 2° y 7° del artículo tercero del Decreto 3573 de 2011, en concordancia con lo previsto en el artículo 2 de la Ley 1333 de 2009, siendo por ende competente para el ejercicio de la potestad sancionatoria ambiental que pueda derivarse de los hechos sucedidos en ejecución de este proyecto.

Acorde con lo anterior, es preciso indicar que el entonces Ministerio del Medio Ambiente - MMA, mediante Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2022, estableció un Plan de Manejo Ambiental en favor de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la Red Ferroviaria del Pacífico”, localizado en jurisdicción de los municipios de Buenaventura - Cartago (hasta el K 342) - Zarzal - en el departamento del Valle del Cauca; y de la Tebaida en el departamento del Quindío; por lo tanto, en cumplimiento de las funciones desconcentradas por el MADS, es la ANLA, la autoridad competente para iniciar, impulsar y llevar hasta su

“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

culminación el procedimiento ambiental sancionatorio de conformidad con la Ley 1333 de 2009.

III. Antecedentes Relevantes y Actuación Administrativa

- 3.1. La sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A, estableció un Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la Red Ferroviaria del Pacífico”, localizado en jurisdicción de los municipios de Buenaventura - Cartago (hasta el K 342) - Zarzal - en el departamento del Valle del Cauca; y de la Tebaida en el departamento del Quindío”, otorgada mediante Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA.
- 3.2. Mediante la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, modificada por la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, ambas proferidas por el otrora Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT, autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido mediante la Resolución No. 0225 de 11 de marzo de 2002, de la sociedad TREN DE OCCIDENTE SA., a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con el NIT. 900.225.133-2, específicamente para los corredores férreos Buenaventura (K0+000) - Zaragoza (K334+147) y Ramal Zarzal (K298+007) - La Tebaida (K340+478).
- 3.3. Mediante el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual se efectuó seguimiento y control ambiental, acogiendo lo conceptuado en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013.
- 3.4. Seguidamente, con el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, ANLA efectuó un seguimiento y control ambiental, acogiendo el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015.
- 3.5. Por medio del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2017, se efectuó un seguimiento y control ambiental, acogiendo el Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018.
- 3.6. Mediante el Auto No. 8956 del 14 de septiembre de 2020, se efectuó un seguimiento y control ambiental, acogiendo el Concepto Técnico No. 4618 del 28 de julio de 2020.
- 3.7. Posteriormente, mediante radicado No. 4120-E1-23453 8 de mayo de 2014, el titular de la licencia ambiental, informó que por Escritura Pública No. 852 del 20 de junio de 2012, que la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en Sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S.
- 3.8. En dicha condición, a través de Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, se ordenó el inicio de procedimiento sancionatorio ambiental en contra de las sociedades FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S EN LIQUIDACION, identificada con NIT. 900.225.133-2 y la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. EN REORGANIZACION, identificada con NIT. 830.052.596-1; por hechos u omisiones presuntamente constitutivos de infracción ambiental; acto administrativo notificado el día 7 de enero de 2016.
- 3.9. Por medio del Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, se realizó saneamiento documental al expediente identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00-2019, de conformidad con lo dispuesto en la parte considerativa del presente auto.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

- 3.10. Posteriormente, con el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual se ordenó unas diligencias dentro de una investigación sancionatoria ambiental y se incorporaron unos documentos.
- 3.11. Finalmente, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.
- 3.12. Al momento de la ejecución del presente acto administrativo no se evidenció que la Sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., haya presentado solicitud de cesación.

IV. Cargos

Una vez revisado el expediente sancionatorio SAN0830-00-2019, el Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA y de acuerdo con las pruebas existentes en el expediente, se advierte que en este caso existe mérito para continuar con el procedimiento sancionatorio ambiental iniciado en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S EN LIQUIDACION, identificada con NIT. 900.225.133-2 y de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. EN REORGANIZACION, identificada con NIT. 830.052.596-1, como lo establece el artículo 24 de la Ley 1333 de 2009, adecuando típicamente las conductas investigadas de la siguiente manera:

PRIMER CARGO

- a. **Acción u omisión:** No construir el pozo séptico incluido en los acuerdos de la consulta previa con la comunidad indígena Embera – Chamí, localizada en el sitio denominado Alambrado Alto en el Km 327+500.
- b. **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se considera que la fecha de inicio de la infracción es el día 12 de marzo de 2014, fecha en la cual se da la ejecutoria del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014. Desde allí se da el incumplimiento a lo requerido en el artículo 10 de la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se considera que aún no se ha dado fecha de finalización de la infracción, esto teniendo en cuenta que la sociedad no ha presentado ningún documento que permita evidenciar el cumplimiento de la obligación, por tanto, se presume la vigencia de la infracción.

c. Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permensivo LAM5348



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.

25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d. Normas presuntamente infringidas:

- Artículo 10 de la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 1 del artículo primero del Auto No. 0429 del 14 de febrero de 2014.
- Numeral 33 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015.
- Numeral 4.41 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

e. Concepto de la infracción:

De conformidad con artículo 10 de la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, que resolvió que la sociedad Tren de Occidente S.A., deberá dar estricto cumplimiento a los compromisos adquiridos en las Actas de Acuerdo del proceso, como se establece a continuación:

*“(…) **ARTÍCULO DÉCIMO.** - La Sociedad Tren de Occidente S.A, deberá dar estricto cumplimiento a los compromisos adquiridos en las actas de acuerdo del proceso de consulta suscritas el 22 de marzo y 14 de junio de 2001, celebradas en la ciudad de Santiago de Cali, con las comunidades (...) asentadas dentro del área de influencia directa del proyecto. (...)”*

Posteriormente, en el numeral 5 del artículo tercero del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, se estableció la siguiente obligación:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

*“(…) **ARTÍCULO TERCERO:** Requerir a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., para que realice las actividades que a continuación se relacionan, cuyo soporte de ejecución deberá presentar en el próximo informe de cumplimiento ambiental ICA:*

(…)

5. Una evaluación del estado de cumplimiento de los acuerdos alcanzados con la comunidad Embera Chami del Alambrado, en el cual se incluya el estado actual de las viviendas y la respuesta a las inquietudes presentadas por la comunidad sobre goteras y la utilización de materiales de baja calidad en construcción. (…)”

En relación con lo anterior esta Autoridad Ambiental realizó seguimiento al cumplimiento de este requerimiento, en una visita realizada entre el 14 y 15 de abril de 2013, que fue plasmado en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013 y acogido por el Auto No. 0429 del 14 de febrero de 2014, en donde se encontró que la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., dio cumplimiento a lo acordado en el proceso de consulta previa con la comunidad indígena Embera Chamí, como se relata a continuación:

“(…) De acuerdo a lo informado por las comunidades se revisó la documentación que reposa en el expediente, encontrando que los acuerdos de consulta previa realizados con la Empresa Tren de Occidente S.A. responsable del proyecto en su etapa inicial, tanto con estas comunidades negras como con la comunidad indígena EMBERA— CHAMI fueron objeto de seguimiento bajo el expediente LAM1963 a los cuales se les dio por cumplidos en los siguientes conceptos técnicos:

- Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009 acogido por el Auto 1380 del 13 de mayo del 2009, se dio por cumplido este requerimiento, estableciéndose lo siguiente: “En el Auto 1909 del 14 de octubre de 2005 se presentan las observaciones pertinentes al cumplimiento de los compromisos establecidos en el proceso de consulta previa con la comunidad indígena Embera Chami localizada en el sitio denominado Alambrado Alto, en el km 327 + 500, de acuerdo con el procedimiento contemplado en el Decreto 1320 de 1998. En el Auto 593 del 8 de marzo de 2007 se presenta información relacionada con el tramo de 12 km de la red férrea que transcurre por la zona urbana del municipio de Buenaventura. (…)”*

Sin embargo, la mencionada comunidad indígena, en la visita realizada en el año 2009, manifestó que el incumplimiento por parte de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., a tanto a la construcción del pozo séptico comprometido en los acuerdos de consulta previa, en consonancia con esta información, el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014 en su numeral 1 del artículo primero, requirió a la entonces sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., lo siguiente:

*“(…) **ARTICULO PRIMERO.** Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico”, y demás actos administrativos; en consecuencia, requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:*

1. Construir el pozo séptico incluido en los acuerdos de consulta previa con la comunidad indígena Embera Chami localizada en el sitio denominado Alambrado Alto, en el km 327+500; obligación reiterada en el Auto 1380 del 13 de mayo del 2009, se dio un incumpliendo a este acuerdo. (…)”

Una vez generada la obligación de manera expresa, esta Autoridad Ambiental realizó seguimiento y control ambiental al proyecto con visita realizada los días 2 al 4 de octubre de 2014, a fin de verificar el cumplimiento de la obligación mencionada y otras, encontrándose que esta no se dio por cumplida, a lo que el Auto No. 5074 del 19 de



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

noviembre de 2015 en su numeral 33 del artículo primero, realizó el requerimiento de manera inmediata de la construcción del pozo séptico, de la siguiente manera:

“(…) ARTICULO PRIMERO. Requerir a la Sociedad Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, para que de manera inmediata presente a esta Autoridad los soportes de la ejecución de las siguientes obligaciones:

(…)

33. Presentar los soportes de la Construcción del pozo séptico incluido en los acuerdos de consulta previa con la comunidad indígena Embera Chami, localizada en el sitio denominado Alambrado Alto, en el km 327+500: de acuerdo con lo establecido en el Auto 1380 del 13 de mayo del 2009 y el numeral 1 del artículo primero del Auto 429 del 14 de febrero de 2013. Dichos soportes consisten en registros fotográficos y acta de entrega del pozo séptico a la comunidad. (…)”

Puesto que el incumplimiento de esta obligación fue continuo, por medio del Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018 se realizó seguimiento o por medio de visita técnica los días del 7 al 9 de mayo de 2018, el resultado fue acogido en el numeral 4.41 del artículo primero en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre 2018 que reiteró lo siguiente:

“(…) ARTÍCULO PRIMERO. Requerir La sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones y allegar los soportes en un plazo no mayor a tres meses, esto es al día siguiente de la ejecutoria del presente acto administrativo, la respectiva información documental, soportes y/o registros de cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales, conforme con las consideraciones realizadas en la parte motiva de este Auto:

(…)

4.41. Presentar los soportes (registros fotográficos y acta de entrega del pozo séptico a la comunidad) de la Construcción del pozo séptico incluida en los acuerdos de consulta previa con la comunidad indígena Embera Chami, localizada en el sitio denominado Alambrado Alto, en el km 327 + 500, de acuerdo con lo establecido en el Auto 1380 del 13 de mayo del 2009 y el numeral 1 del artículo primero del Auto 429 del 14 de febrero de 2013, Numeral 33 del Artículo Primero del Auto 5074 del 19 de noviembre de 2015. (…)”

En consecuencia, de lo anterior, mediante el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se realizó la evaluación técnica ambiental de las consecuencias de no acatar esta obligación, pues bien, este informe manifiesta que la omisión de la construcción del pozo séptico generó un posible riesgo ambiental a los bienes de protección ambientales como es el suelo y el recurso hídrico, argumentando lo siguiente:

*“(…) al no contar con un sistema de tratamiento primario para las aguas residuales domésticas generadas por la comunidad, se puede llegar a **contaminar los suelos y las fuentes hídricas cercanas de los sitios donde se realiza la disposición de las aguas residuales domésticas** generadas, pudiendo de esta manera tener una alteración en los parámetros físicos, químicos o microbiológicos de los bienes de protección debido a las altas cargas orgánicas que pueden contener las aguas residuales domésticas. (…)”* (Negrilla fuera de texto).

Pues bien, el mencionado incumplimiento genera una expectativa de afectación ambiental muy alta, toda vez que, según con lo establecido en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, este pozo séptico es un sistema de tratamiento primario para las aguas residuales domesticas que generan en la comunidad, así que al no realizarse ningún tratamiento al vertimiento de dichas aguas la probabilidad de afectación sobre los recursos ambientales mencionados es muy alta.

Sumado a lo anterior, se establece que la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., en consecuencia a el incumplimiento anteriormente mencionado contrajo una circunstancia especial asociada a su comportamiento de obstaculizar la acción de las autoridades ambientales, toda vez que al omitir las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

- PMA establecidas en la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, que estaban a su cargo hasta la fecha del 19 de julio de 2010, fecha en la cual se dio la cesión y las cuales se encuentran vigentes derivadas de las actividades de seguimiento por el entonces MAVDT, la ANLA, así como los actos administrativos como son los Autos Nos. 1433 del 17 de agosto de 2005, 1516 del 11 de agosto de 2006, 593 del 8 de marzo de 2007, 2208 del 15 de agosto de 2007 y 1380 del 13 de mayo de 2009, todo ello permitió evidenciar que se ha venido obstaculizando las funciones de seguimiento de esta Autoridad Ambiental frente al manejo de los recursos bióticos, abióticos y socioeconómicos.

En consecuencia, y de conformidad con la evaluación técnico – jurídica realizada por esta Autoridad Ambiental para el presente caso, se evidencia la omisión en el cumplimiento de la obligación establecida y reiterada en varias oportunidades, por parte de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., es por ello que se procederá a formular cargos dentro del presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental, de acuerdo a las consideraciones expuestas.

SEGUNDO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No implementar de manera continua, las medidas de protección a los cuerpos de agua afectados por las labores de limpieza y mantenimiento de las obras hidráulicas existentes, así como medidas de estabilización de taludes para evitar que material producto de los deslizamientos, afecten el Rio Dagua.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatorio y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se considera la fecha de inicio de la infracción, el inicio del periodo del ICA 5 que corresponde del 1 de noviembre de 2016 hasta el 31 de octubre de 2017, siendo desde esta fecha que no se ha reportado ningún documento que permita conocer las actividades realizadas para la implementación de las medidas de manejo establecidas en la ficha 1 del PMA desde ese periodo de tiempo.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se considera que aún no se tiene fecha de finalización de la infracción, esto teniendo en cuenta que la sociedad no ha presentado ningún documento que permita evidenciar el cumplimiento de la obligación desde periodo correspondiente al ICA 5 hasta la fecha de elaboración del presente.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permensivo LAM5348



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.

25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.
46. .

d) Normas presuntamente infringidas:

- Numeral 1 del artículo tercero de la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002.

e) Concepto de la infracción:

La Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, se determinó el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para lo cual en su numeral 1 del artículo tercero se dispuso de lo siguiente:

“(…)FICHA 1. OBRAS, MEDIDAS Y ACTIVIDADES DE PROTECCIÓN Y MANEJO DE AGUAS.

- *Rehabilitación de obras de drenaje existentes.*
- *Construcción de estructuras de protección (agua).*

(…)

ARTICULO TERCERO: - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente en la obligación que se señala a continuación:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

1.- En cuanto al programa de obras, medidas y actividades de protección y manejo de aguas, la sociedad Tren de Occidente S.A., deberá ejecutar entre el trimestre quinto y el trimestre quince del proyecto las actividades de la rehabilitación de obras de drenaje existentes. Así mismo deberá efectuar la construcción de filtros, adecuación de alcantarillas, de acuerdo con las necesidades de la obra. De igual forma se construirán las estructuras de protección relacionadas con los disipadores de energía. (...)”

En consecuencia, el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, el cual fue acogido por el Auto 0429 del 14 de febrero de 2014, se realizó la evaluación frente al cumplimiento de la implementación del Plan de Manejo Ambiental, que para el caso corresponde a la ficha 1. Obras, medidas y actividades de protección y manejo de aguas. Frente a este programa se estableció un incumplimiento en el cual se realizaron las siguientes observaciones:

“(…) Las actividades específicas para cumplimiento son:

- Construcción de drenajes naturales y cunetas que permitan recoger las aguas de escorrentía y encausarlas hacia las alcantarillas; construcción de filtros, adecuación de alcantarillas, de acuerdo a las necesidades de diseño de la obra.
- Construcción de estructuras de protección, que para la rehabilitación se refiere a disipadores de energía.

(...)

De acuerdo con la información aportada **no se establecen las acciones implementadas por el Concesionario para dar cumplimiento a este programa**, solo se entrega un registro fotográfico de tres puntos de intervención sin establecer la fecha de las labores efectuadas.

Durante la visita de control y seguimiento ambiental se **evidenció la necesidad de implementar medidas para manejo de aguas** como es el caso de la cuneta adecuada de forma temporal en el K60+700 donde se presenta colmatación y la misma es insuficiente para el caudal que transita por este sitio. (Ver Foto 16).

Adicionalmente durante el recorrido **se evidenció la necesidad de efectuar medidas de protección a los cuerpos de agua tanto por la limpieza y mantenimiento de las obras hidráulicas existentes como las requeridas para evitar que material producto de los deslizamientos de material afecten el Río Dagua** como se encontró en el K67+200. Los puntos donde se evidenció la necesidad de mantenimientos son: cunetas del K63+200, K63+300 y K76+000, alcantarillas en el K73+500, K73+900 y K84+500 y box coulvert en el K149+700.

De acuerdo con lo anterior, se requiere a la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A., para que efectúe las obras necesarias para evitar la afectación del Río Dagua por deslizamientos, teniendo en cuenta que el mismo discurre paralelo por el corredor especialmente en los sitios donde ha caído material al cauce, como por ejemplo en el K67+200. De igual forma se requiere el mantenimiento de las obras de arte existentes. (...)” (Negrilla fuera de texto).

De acuerdo a lo anterior, se procedió a realizar el siguiente requerimiento en el numeral 2 del artículo 1 del Auto No. 0429 del 14 de febrero de 2014:

“(…) **ARTICULO PRIMERO.** Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico”, y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(...)

2. Efectuar medidas de protección a los cuerpos de agua afectados por las labores de limpieza y mantenimiento de las obras hidráulicas existentes, así como medidas de



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

estabilización de taludes para evitar que material producto de los deslizamientos, afecten el Río Dagua, esta labor debe realizarse a lo largo del tramo Concesionado, de acuerdo con lo establecido en la Ficha 1. Obras, Medidas y Actividades de Protección y Manejo de Aguas.”

Posteriormente, mediante el seguimiento y control ambiental al proyecto con visita realizada del 2 al 4 de octubre de 2014, el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, dio por cumplida la implementación de las medidas de manejo establecidas en la ficha 1 del Plan de Manejo Ambiental, indicando lo siguiente:

“(…) Establece la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A.S. a través del ICA 2- Formato 1ª, que se ha venido realizando el mantenimiento rutinario a las obras de protección y manejo de aguas, adicionalmente indica: “Se ha realizado la construcción de obras para el manejo de aguas de las obras ejecutadas para atender los puntos críticos. (...) Se está realizando el mantenimiento de cunetas y alcantarillas (...) Semanalmente se realiza la limpieza de estas obras. Para el tramo que está en operación se realiza la programación semanal de actividades que se cumplen de acuerdo a dicha programación. En cuanto a limpieza de derrumbes, esta actividad se ha realizado de manera inmediata en cada uno de los sitios donde ocurre el deslizamiento.”

(...)

Para el año 2014 reporta la empresa un total de 6.662,9 metros lineales de limpieza de cunetas. Así mismo, presenta el listado de las obras de arte limpiadas en el año 2013, retirando maleza y material que estaba colmatando las mismas. (...) Durante la visita de control y seguimiento ambiental llevada a cabo en el mes de octubre de 2014, se observó el adelanto de labores relacionadas con la construcción de estructuras de protección tales como las observadas en el K64+100 y K64+400, de igual forma se encontró la adecuación de obras de protección en el K42+500 donde se estableció un muro en gaviones para proteger la ronda del río Dagua y la estructura férrea.

De acuerdo con lo anterior, se establece el cumplimiento de la presente ficha.” (Negrilla fuera del texto).

Pues bien, el Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018 verificó durante el seguimiento y control ambiental del proyecto, el cumplimiento de la ficha 1 del Plan de Manejo Ambiental y se presentaron las siguientes consideraciones:

“(…) Por lo anterior, se establece que, si bien para los periodos reportados en los ICA 3 y 4 se implementaron acciones en cumplimiento de la presente Ficha, posterior a dichos periodos, es decir para el periodo del ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017, no se presentan soportes de la implementación de acciones en cumplimiento de la presente Ficha. Por lo anterior, es necesario lo siguiente:

Soportar la implementación de acciones (Rehabilitación de obras de drenaje existentes; Construcción de estructuras de protección agua), en cumplimiento de la medida 1 de la presente Ficha durante el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017. (...)”

De igual manera en el Auto No. 8762 de 2018, realizó las siguientes consideraciones frente al cumplimiento de la obligación establecida en el numeral 2 del artículo primero del Auto No. 429 de 2014:

“(…) De conformidad con lo señalado en cuanto al Ficha 1. Obras, Medidas y actividades de protección y manejo de aguas, no se puede establecer el cumplimiento del 100% de la obligación, toda vez que no se presenta información para el periodo del ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017, no se presentan información. Por lo anterior, se ajusta el presente requerimiento dado este seguimiento. (...)”

Conforme a las consideraciones realizadas en el Concepto Técnico No. 3591 de 2018 el cual fue acogido por el Auto No. 8762 de 2018, se requirió en el numeral 1.1 del artículo primero lo siguiente:

“(…)ARTÍCULO PRIMERO. Requerir La sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones y allegar los soportes en un plazo no mayor a tres



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

meses, esto es al día siguiente de la ejecutoria del presente acto administrativo, la respectiva información documental, soportes y/o registros de cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales, conforme con las consideraciones realizadas en la parte motiva de este Auto:

1. Plan de Manejo Ambiental – PMA

1.1. Soportar la implementación de acciones (Rehabilitación de obras de drenaje existentes; Construcción de estructuras de protección agua), en cumplimiento de la medida 1 de la presente Ficha durante el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017, de la ficha de Manejo: 1. Obras, medidas y actividades de protección y manejo de aguas. (...)”

Ahora bien, en el seguimiento realizado a el proyecto con visita los días del 7 al 9 de mayo de 2018, se presentaron consideraciones que muestran un incumplimiento en la implementación de las medidas de manejo de la Ficha 1 debido a que no había desarrollo de actividades de operación y mantenimiento por una suspensión en las actividades desde junio de 2017, generando obstrucciones en la vía férrea en algunos puntos, adicionalmente, la sociedad no entregó información que permita comprobar la continuidad en el cumplimiento de estas obligaciones para el periodo de tiempo correspondiente al ICA 5 (1 de noviembre de 2016 al 31 de octubre de 2017).

De acuerdo a lo anterior, el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre, realizó evaluación técnica de la afectación que el reiterado incumplimiento esta ocasionado al medio ambiente, encontrando que hay una alta afectación a al recurso hídrico, argumentando lo siguiente:

“(…) se considera que tiene una alta probabilidad de afectación, toda vez que al no implementar las medidas de manejo que contiene la ficha 1 del PMA, se pueden generar afectaciones al recurso hídrico, el cual tiene una alta sensibilidad al deterioro, esto teniendo en cuenta que se pueden realizar aportes de sedimentos o de materiales a los cuerpos de agua cercanos al corredor férreo. (...)”

Sumado a lo anterior, el mencionado concepto técnico previene que el incumplimiento de las medidas de manejo ambiental dirigidas a la protección y manejo de las aguas de escorrentía, ocasionara una afectación del recurso hídrico, toda vez que al no tomar las medidas establecidas, podría generar por taponamientos u obstrucciones de estas estructuras por material de arrastre que pueden generar aportes significativos de sólidos a los cuerpos de agua cercanos al corredor férreo, pudiendo alterar de esta manera los parámetros físicos, químicos y microbiológicos del recurso.

A su vez pone en riesgo, recurso suelo, esto teniendo en cuenta que la ineficiente o la falta de implementación de medidas de manejo de las aguas de escorrentía puede llegar a afectar los suelos por donde discurre el agua, generando de esta manera el inicio de surcos que de no ser manejadas finalmente se pueden generar el inicio de procesos erosivos como cárcavas, lo cual puede generar cambios en la topografía del suelo y/o cambios de la calidad física, química y microbiológica del mismo.

Adicionalmente, se encontró que la sociedad FERROCARRIL DE PACIFICO S.A.S, quien ha venido incumpliendo de forma sistemática los reiterados requerimientos realizados por esta Autoridad mediante los Autos Nos. 1938 del 25 de junio de 2012, 429 del 14 de febrero de 2014, 5074 del 19 de noviembre de 2015, y 8762 del 27 de diciembre de 2018, y las Resoluciones Nos. 150 del 18 de febrero de 2014 y 1493 del 20 de noviembre de 2015. En términos generales se desconoce el manejo que las sociedades le han dado a los recursos tales como el suelo, agua, aire y socioeconómicos dados los reiterados incumplimientos y por los cuales esta autoridad procedió a ordenar apertura de investigación mediante Auto No. 24 del 7 de enero de 2016.

Finalmente, en consideración de la evaluación técnico – jurídica realizada por esta Autoridad Ambiental para el presente caso, se evidencia el incumplimiento de la obligación establecida y reiterada en varias oportunidades, por parte de la sociedad FERROCARRIL



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

DEL PACIFICO S.A.S., es por ello que se procederá a formular cargos dentro del presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental, de acuerdo a las consideraciones expuestas.

TERCER CARGO

- a) **Acción u omisión:** No indicar las actividades realizadas para dar cumplimiento a la Ficha 2. Obras, Medidas y Actividades de Protección y Manejo de Suelos, y adicionalmente no presentar los soportes de las medidas implementadas para restaurar la vía en el K64+000, K240 y K328, este último del ramal Zarzal-La Tebaida.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se considera la fecha de inicio de la infracción, el inicio del periodo del ICA 5 que corresponde al 1 de noviembre de 2016 siendo desde esta fecha que no se ha reportado ningún documento que permita conocer las actividades realizadas para la implementación de las medidas de manejo establecidas en la Ficha 2 del PMA desde ese periodo de tiempo.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se considera que aún no se tiene fecha de finalización de la infracción, esto teniendo en cuenta que la sociedad no ha presentado ningún documento que permita evidenciar el cumplimiento de la obligación desde periodo correspondiente al ICA 5 hasta la fecha de elaboración del presente.

c) **Pruebas:**

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizo unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.

25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- Numeral 2 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.

e) Concepto de la infracción:

La Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, determinó el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para lo cual en su numeral 2 del artículo tercero se dispuso de lo siguiente en relación a las obras, medidas y actividades de protección y manejo de suelos:

“(…) ARTICULO TERCERO: - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente en la obligación que se señala a continuación:

1.- En lo relacionado al Programa de Obras , medidas y actividades de protección y manejo de suelos, la empresa dueña del proyecto, la rehabilitación de obras de drenajes existentes, construcción de estructuras de protección (suelos), relacionadas con la construcción de drenajes naturales que permitan recoger las aguas de escorrentía y encauzarlas hacia las



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

alcantarilla, así mismo se construirán filtros y zanjas de coronación, estructuras de protección tales como: pocetas típicas, mampostería de piedra pegada y gaviones. (...)”

Pues bien, esta Autoridad Ambiental de conformidad con sus facultades, realizó evaluación al cumplimiento de la implementación del Plan de Manejo Ambiental, que para el caso corresponde a la Ficha 2. Obras, Medidas y Actividades de Protección y Manejo de Suelos, encontrando, a través del Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, el incumplimiento de esta obligación considerando lo siguiente:

“(...) FICHA 2. OBRAS, MEDIDAS Y ACTIVIDADES DE PROTECCIÓN Y MANEJO DE SUELOS.

- Rehabilitación de obras de drenaje existentes.*
- Construcción de estructuras de protección (suelos).*

(...)

Al respecto se establece que si bien se incluyen fotos de las labores realizadas el informe no da cuenta de las actividades puntuales realizadas por el concesionario para dar cumplimiento al presente programa.

Durante la visita de control y seguimiento ambiental se evidenció que se requiere la adopción de medidas de manejo de los suelos como en el caso del K64+000, K240+000 y K328 del ramal Zarzal - La Tebaida, donde se presentó la afectación del corredor y actualmente se encuentra la vía cubierta con material en donde si bien se estableció un diseño, el mismo no se ha llevado a cabo, a pesar de que la emergencia por ola invernal se presentó en el año 2010 y 2011.

De acuerdo con lo anterior se evidencia que no se han implementado las medidas de manejo requeridas como es el caso del K240 donde después de dos años la vía se encuentra sin paso debido a la falta de adopción de medidas de manejo para el suelo. Teniendo en cuenta esto, se realiza el requerimiento correspondiente. (...)”

En consecuencia, el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, en su numeral 3 del artículo primero, realizó el siguiente requerimiento:

“(...) ARTICULO PRIMERO. Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico”, y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(...)

3. Indicar de forma puntual las actividades realizadas para dar cumplimiento a la Ficha 2. Obras, Medidas y Actividades de Protección y Manejo de Suelos; adicionalmente presentar los soportes de las medidas implementadas para restaurar la vía en el K64+000, K240 y K328, este último del ramal Zarzal - La Tebaida. (...)”

Posteriormente, después de seguimiento y control ambiental realizado al proyecto y llevados a cabo por medio de diversos Conceptos Técnicos, se llevó a considerar el reiterado incumplimiento de la mencionada obligación, que se requirió mediante el numeral 1.2 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, estableciendo lo siguiente:

“(...) ARTÍCULO PRIMERO. Requerir La sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones y allegar los soportes en un plazo no mayor a tres



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

meses, esto es al día siguiente de la ejecutoria del presente acto administrativo, la respectiva información documental, soportes y/o registros de cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales, conforme con las consideraciones realizadas en la parte motiva de este Auto:

1. Plan de Manejo Ambiental - PMA

(...)

1.2. Ficha de Manejo: 2 Obras, medidas y actividades de protección y manejo de suelos, en el sentido de soportar la implementación de acciones (Rehabilitación de obras de drenaje existentes; Construcción de estructuras de protección – suelos), en cumplimiento de la medida 1 de la presente Ficha durante el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017, de la ficha de Manejo: 2 Obras, medidas y actividades de protección y manejo de suelos.(...)”

Pues bien, resulta pertinente mencionar que la finalidad de la Ficha 2 es proteger los suelos que se encuentran en el área aledaña al corredor férreo y que se puedan ver afectados durante la operación, por lo tanto, la importancia que la sociedad tenga continuidad en la implementación de estas medidas de manejo ambiental como lo es el manejo de cunetas, la implementación y mantenimiento de obras de protección, muros guarda balasto y demás obras dirigidas a la protección del suelo.

Por otro lado, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2010, realizó evaluación técnica ambiental por la afectación derivada del incumplimiento realizado por la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., manifestando que producto de la no realización de manera continua de la implementación de estas medidas, hace que se ponga en riesgo de afectación el recurso del suelo, al respecto señaló:

*“(...) Las medidas de manejo ambiental dirigidas a la protección y manejo del suelo buscan prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos que se generan sobre el recurso suelo. Por lo tanto, el hecho de no realizar de manera continua la implementación de estas medidas como lo son la construcción y mantenimiento de drenajes naturales, cunetas, filtros, zanjas de coronación, pocetas, gaviones de contención, trinchos de contención, muros armados en tierra con geotextil, entre otras, hace que se ponga en riesgo de afectación el recurso suelo, toda vez que estas medidas están dirigidas a mitigar la afectación por las aguas de escorrentía y los fenómenos naturales sobre el suelo, con el fin de garantizar la estabilidad y calidad de los mismos. **La no implementación de manera continua de estas medidas de manejo puede generar pérdida del suelo, cambios en la geoforma y en el paisaje, así como el inicio o empeoramientos de procesos erosivos entre otros impactos. (...)**”*
(Negrilla fuera de texto).

Adicionalmente, el mismo del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2010, catalogó como Alta la probabilidad de la afectación al medio ambiente por el incumplimiento de las medidas de manejo de la ficha 2 del PMA, puesto que se tiene una alta sensibilidad al deterioro como es la generación de procesos erosivos, la pérdida del suelo por derrumbes, que conllevan a la afectación de la calidad de este.

Sumado a ello, se encontró que la sociedad FERROCARRIL DE PACIFICO S.A.S, quien ha venido incumpliendo de forma sistemática los reiterados requerimientos realizados por esta Autoridad mediante los Autos Nos. 1938 del 25 de junio de 2012, 429 del 14 de febrero de 2014, 5074 del 19 de noviembre de 2015, y 8762 del 27 de diciembre de 2018, y las Resoluciones Nos. 150 del 18 de febrero de 2014 y 1493 del 20 de noviembre de 2015. En términos generales se desconoce el manejo que las sociedades le han dado a los recursos tales como el suelo, agua, aire y socioeconómicos dados los reiterados incumplimientos y por los cuales esta autoridad procedió a ordenar apertura de investigación mediante Auto No. 24 del 7 de enero de 2016.

Finalmente, en consideración de la evaluación técnico – jurídica realizada por esta Autoridad Ambiental para el presente caso, se evidencia el incumplimiento de la obligación establecida y reiterada en varias oportunidades, por parte de la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., es por ello que se procederá a formular cargos dentro del presente



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental, de acuerdo a las consideraciones expuestas.

CUARTO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No presentar la información de la implementación continua de las medidas de manejo y disposición de los materiales sobrantes de excavación y materiales removidos de derrumbes, en donde se especifique como mínimo los volúmenes dispuestos, localización, medidas de manejo ambiental implementadas, capacidad, vida útil y permisos ambientales del lugar de disposición
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se considera que la fecha de inicio de la infracción es el día 12 de marzo de 2014, fecha en la cual se da la ejecutoria del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014. Desde allí se da el incumplimiento a lo requerido en el numeral 4 del artículo primero del Auto mencionado.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se considera que aún no se tiene fecha de finalización de la infracción, esto teniendo en cuenta que la sociedad no ha presentado ningún documento que permita evidenciar el cumplimiento de la obligación desde el periodo correspondiente al ICA 5 hasta la fecha de elaboración del presente.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.

7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- a. Numeral 3 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- b. Numeral 4 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014. 2018.

e) Concepto de la infracción:

La Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, determinó el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para lo cual en su numeral 3 del artículo tercero dispuso de lo siguiente en relación a las Reducción, Reutilización y Reciclaje de Residuos:

“(…) ARTICULO TERCERO: - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente en la obligación que se señala a continuación:

(…)

3.- La Sociedad Tren de Occidente S.A., en lo relacionado al Programa de reducción, reutilización y reciclaje de residuos deberá ejecutar dentro del trimestre quinto y el trimestre quince del proyecto, las actividades de: Ubicación y manejo de botaderos, retiro y reutilización de balasto y sub balasto.

De acuerdo a lo anterior, esta Autoridad Ambiental, como parte de sus funciones, realizo seguimiento mediante Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, donde se indicó dentro de las consideraciones el incumplimiento frente a la implementación de las medidas de manejo ambiental establecidas en la Ficha 3. Programa de reducción, reutilización y reciclaje de residuos, que no se estaba cumpliendo con lo dispuesto, argumentando lo siguiente:

“(…) FICHA 3. PROGRAMA DE REDUCCION, REUTILIZACION Y RECICLAJE DE RESIDUOS.

- *Ubicación y manejo de botaderos.*
- *Retiro y reutilización de basalto y sub-basalto.*

(…)

Durante la visita de control y seguimiento ambiental se verificaron los sitios autorizados en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, sin embargo, los funcionarios de la Concesión que acompañaron la inspección no ubicaron en terreno estos sitios, por lo que se evidenció que no conocían la localización de los botaderos, razón por la que se requiere a la Concesión para que presente un informe del estado actual de los botaderos autorizados, incluyendo los datos específicos para los seis (6) sitios activos (según la información dada) para estos debe incluir, volumen dispuesto,



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

registro de la construcción de los sistemas para manejo de aguas, incluyendo las medidas para los cierres de los mismos.

Así mismo, se encontró que debido a la ola invernal de los años 2010 y 2011 **se presentaron deslizamientos y derrumbes en el corredor férreo**, como parte de las medidas implementadas por la concesión se efectuó el retiro de los materiales que afectaron la vía, sin embargo, **no se estableció por parte de los funcionarios los sitios a los cuales se llevaron estos sobrantes y las medidas de manejo realizadas en estos puntos.**

De acuerdo con lo anterior, solo se observó la disposición de material en el K125+650 producto de las labores de emergencia realizadas en el K125+750, en este punto manifestaron los funcionarios de la Concesión que el predio privado utilizado para disponer del material contaba con permiso de la Alcaldía de la Cumbre y de la CVC; **sin embargo, en el informe presentado por la empresa con fecha mayo de 2013, no allegó tal documentación.**

Teniendo en cuenta lo anterior, **se establece que la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A., no ha dado cumplimiento a las acciones establecidas para la presente ficha, razón por la que se efectúa el correspondiente requerimiento.**

En cuanto a la reutilización del balasto, se establece según el informe presentado por la empresa que se sacó una muestra del K47 para ser analizados en la Universidad del Valle, por lo cual presenta los resultados obtenidos, de la muestra tomada el 03 de abril de 2013, sin embargo, **no establece los puntos donde se colocó el material reutilizado, la cantidad utilizada, ni las medidas implementadas para hacerlo útil como parte de la superestructura de la banca.**

Se establece en el informe la presentación del registro fotográfico de la reutilización del balasto, sin embargo, no se incluye información al respecto; **teniendo en cuenta lo anterior, esta Autoridad considera que la empresa no ha dado cumplimiento a las acciones relacionadas con la reutilización de materiales.**

Adicional a lo anterior, es importante indicar que de acuerdo con lo descrito en el numeral 2.2.1 del presente concepto técnico se encontró que en el K177+000 al K177+400 en las labores de ampliación de la banca del corredor férreo se estaba utilizando material de excavación proveniente del hospital de Cali, **por lo cual se requiere que la empresa presente los permisos correspondientes para dar uso a estos sobrantes. (...)** (Negrilla fuera de texto)

Pues bien, en consideración a lo evidenciado por el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, estableció en el numeral 4 del artículo primero la siguiente obligación:

“(…) ARTICULO PRIMERO. Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico”, y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(…)

4. Implementar el programa de manejo de los residuos sólidos de acuerdo con la Ficha 3. Programa de Reducción, Reutilización y Reciclaje de Residuos; de la misma forma debe precisar los sitios en los cuales se ha efectuado la reutilización del balasto, así como las medidas ambientales para su reúso y la cantidad utilizada.”

Posteriormente, se realizó una visita de seguimiento y control ambiental entre los días del 2 al 4 de octubre de 2014, las consideraciones efectuadas por el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, fueron acogidas por el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, en donde se indicó lo siguiente:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

“(…) En cuanto al manejo de sobrantes de excavación, tal y como se describió en el numeral 2.2.1 en el predio “las Hortensias” de la vereda Buenos Aires se encontró la adecuación y uso de un ZODME no autorizado ni por esta Autoridad, ni por la Corporación Autónoma Regional del área de influencia. Fotos 21 a 28 del Concepto Técnico.

(…)

Así mismo, incluye comunicación escrita donde el Ingeniero Residente de la empresa Ferrocarriles del Pacífico SAS, solicita al administrador de la escombrera La Floresta la recepción de 2.000 m3 de material proveniente de las labores en el K240+000; al respecto no se cuenta con la respuesta del personal a cargo de la escombrera o de la certificación que valide la entrega y adecuado manejo de estos sobrantes.

De acuerdo con lo anterior, si bien en la zona cercana al K240+000 donde la empresa ha estado desarrollando labores cuenta con una zona de disposición de material sobrante, no se cuenta con los soportes que garanticen que FDP efectuó una adecuada disposición de los materiales generados en las obras de la Quebrada La Pachita.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se establece que la empresa FDP no ha dado cumplimiento a los requerimientos de esta obligación. (…) (Negrilla fuera de texto)

Por consiguiente, en el Auto No. 5074 de 2015 se indicó el incumplimiento frente a la evaluación de la obligación establecida en el numeral 4 del artículo primero del Auto No. 429 de 2014 de la siguiente manera:

“(…)Mediante el formato 3 del ICA 2, la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A.S., establece lo siguiente: “Se da cumplimiento a este programa dentro de las actividades de mantenimiento rutinario de la vía férrea. Ver anexo 3 Soportes PMF3”.

Así mismo incluye soportes (los mismo de la ficha de manejo PMF3) de la gestión y trabajos adelantados.

Al respecto, la información aportada se analizó en la citada ficha y se encuentra que los registros presentados no se ajustan a lo informado en el ICA, de igual manera, no se presenta la totalidad de soportes de la gestión adelantada durante el periodo mayo 2013 a octubre 2014.

Frente a la disposición de sobrantes se evidenció el uso de una zona no autorizada para el tramo Zarzal – La Tebaida, de acuerdo con lo descrito en el presente concepto técnico, razón por la que se establece tanto el incumplimiento de la ficha como de la presente obligación. (…)

De igual manera, con el Auto 8762 de 2018 se reiteró el incumplimiento frente a la obligación establecida en el numeral 4 del artículo primero del Auto 0429 de 2014, allí se presentaron las siguientes consideraciones:

“(…) “Inicialmente, se indica que, en el Plan de Manejo Ambiental, se analiza Ficha 3. Programa de Reducción, Reutilización y Reciclaje de Residuos y allí se realizan las consideraciones respectivas dado el presente seguimiento.

De conformidad con lo señalado en cuanto a la Ficha 3. Programa de Reducción, Reutilización y Reciclaje de Residuos, no se puede establecer que se esté dando cumplimiento con la presente obligación.

En los Anexos del ICA No 3, en cuanto a la presente obligación, entre otra información, se presenta registro fotográfico, sobre la limpieza de la plataforma de la vía férrea del Km12 al Km53. Se indica que las actividades consistieron en la limpieza de balasto, rocería manual y limpieza de cunetas.

Señalado lo anterior y dada la información aportada, se ajusta el presente requerimiento dado este seguimiento. (…)



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

En consideración de lo anterior, esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, realizó la respectiva evaluación ambiental que ha derivado este incumplimiento, señalando la omisión de la entrega de los informes requeridos genera un claro incumplimiento normativo, de tipo moderado y que en consecuencia ha derivado que se desconozca por parte de esta Autoridad el debido manejo que las sociedades le han dado a los recursos tales como el suelo, agua, aire y socioeconómicos dados los reiterados incumplimientos y por los cuales esta autoridad procedió a ordenar apertura de investigación mediante Auto No. 24 del 7 de enero de 2016.

Finalmente, en consideración de la evaluación técnico – jurídica realizada por esta Autoridad Ambiental para el presente caso, se evidencia el incumplimiento de la obligación establecida y reiterada en varias oportunidades, por parte de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., es por ello que se procederá a formular cargos dentro del presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental, de acuerdo a las consideraciones expuestas.

QUINTO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No implementar de manera continua las medidas de manejo ambiental dirigidas a regenerar las áreas afectadas por procesos erosivos asociados a inestabilidad de taludes en el corredor férreo.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se considera la fecha de inicio de la infracción, el inicio del periodo del ICA 5 que corresponde al 1 de noviembre de 2016 siendo desde esta fecha que no se ha reportado ningún documento que permita conocer las actividades realizadas para la implementación de las medidas de manejo establecidas en la ficha 4 del PMA desde ese periodo de tiempo.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se considera que aún no se tiene fecha de finalización de la infracción, esto teniendo en cuenta que la sociedad no ha presentado ningún documento que permita evidenciar el cumplimiento de la obligación desde periodo correspondiente al ICA 5 hasta la fecha de elaboración del presente.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- Numeral 5 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 5 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.
- Numeral 1.4 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

e) Concepto de la infracción:

La Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, determinó el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para lo cual en su numeral 5 del artículo tercero dispuso de lo siguiente en relación a las Restauración Morfológica, Estabilidad Geotécnica y Manejo de Cortes y Rellenos:

“(…) ARTICULO TERCERO: - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente en la obligación que se señala a continuación:

(…)

3.- En cuanto al Programa de restauración morfológica, estabilidad geotécnica y manejo de cortes y rellenos, la empresa dueña del proyecto deberá ejecutar entre el trimestre quinto y el trimestre quince del proyecto, las actividades de: Reconformación de taludes y revegetación en terrazas, construcción de filtros, pocetas, zanjias de coronación, gaviones de contención, recubrimiento y esfuerzo para taludes y revegetación, así como la construcción de disipadores de energía y deberá tenerse en cuenta la pendiente del terreno para el manejo de cortes, así como el adecuado diseño de bermas y obras civiles de control de escorrentía. (…)”

En el Concepto Técnico de seguimiento No. 5324 del 27 de noviembre 2013, acogido por el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014 se indicó lo siguiente frente al cumplimiento de las medidas de manejo ambiental de la Ficha 4 del plan de manejo ambiental:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”**“(…) FICHA 4. RESTAURACION MORFOLOGICA, ESTABILIDAD GEOTECNICA Y MANEJO DE CORTES Y RELLENOS**

- Revegetalización
- Construcción de obras para manejo de aguas de escorrentía.
- Construcción de obras civiles para el control de estabilidad geotécnica.

(…)

De acuerdo con lo anterior, si bien define el Concesionario que se van a adelantar acciones definitivas para los sitios críticos, las medidas aún no se han implementado, de hecho, no se han adelantado los diseños correspondientes teniendo en cuenta que la ola invernal se presentó en los años 2010 y 2011. Durante la visita de control y seguimiento ambiental se evidencia que la vía se encuentra en adecuadas condiciones, en los sitios denominados críticos se encontró:

K60+400 (Sector La Chucula): aún se presenta arrastre de material que proviene de la parte alta de la quebrada, hay evidencia de material en la vía, y la adecuación de una cuneta la cual se encontraba colmatada. (Ver Fotos 16 a 18)

K60+100 (Sector La Ceniza): En este sitio la concesión como medida de manejo se efectuó el cambio de la alcantarilla existente por un puente.

K240+000 (Daño por creciente de afluente - Buga): No se ha efectuado intervención por parte de la concesión en este sitio, a diferencia de las actividades realizadas en el tramo Buenaventura - Palmira, por lo que actualmente la vía es intransitable en el tramo Palmira - Zaragoza. (Ver foto 76 y 77).

K178+800 (Río Frayle): Se retiraron los materiales que los cultivadores de caña colocaron (sacos de arena), la vía se encontró transitable (Ver Foto 71 y 72).

K125+750 (Sector La Cumbre): Se evidenció que la concesión efectuó trabajos para adecuar el corredor en este sitio, implementando medidas temporales. (Ver Fotos 27 y 28).

K42+450 (Sector Triana): Este tramo se encontró transitable sin ningún tipo de afectación. K328+000 (La Tebaida): En este sitio donde se presenta el mayor derrumbe de material para esta concesión, no se ha adelantado ninguna clase de actividad por parte de la empresa, el deslizamiento lleva aproximadamente dos (2) años y no se han adoptado las medidas correspondientes. (Ver Foto 87 y 88).

En cuanto a los demás sitios mencionados se encontró que se hablan construido los muros de gaviones correspondientes; de acuerdo con lo anterior como ya se indicó si bien se está a la espera de recursos del fondo de adaptación para la implementación de medidas definitivas, hay sectores como el K240 y K328 donde no se ha efectuado ningún tipo de actividad de recuperación aunque fuera temporal como ocurrió en el tramo Buenaventura Palmira, por lo que es evidente que se ha generado por un tiempo en promedio de año y medio a dos años de afectación al ambiente en la zona.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Autoridad considera que la empresa no ha dado cumplimiento a esta ficha por lo cual se efectúa el correspondiente requerimiento. (…)

Conforme con lo anterior, en el numeral 5 del artículo primero del Auto 429 del 14 de febrero de 2014 se requirió a la sociedad lo siguiente:

“(…) ARTICULO PRIMERO. Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado "Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico", y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(…)

5. Implementar las medidas establecidas en el PMA para el manejo de los sitios críticos definidos por la Concesión y aquellos que se presenta a lo largo del corredor Yumbo -



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Buenaventura, de acuerdo con lo establecido en la Ficha 4. Restauración Morfológica, Estabilidad Geotécnica y Manejo de Cortes y Rellenos. (...)”

Posteriormente, en el seguimiento y control ambiental realizado al proyecto con visita del 7 al 9 de mayo de 2018, cuyo Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018 y acogiendo el Concepto Técnico 3951 del 24 de julio de 2018, evidenció lo siguiente frente a la implementación de las medidas de manejo establecidas en la ficha 4.

“(…) Ficha de Manejo: 4 Restauración morfológica, estabilidad geotécnica y manejo de cortes y rellenos

En la revisión documental del expediente, se pudo verificar que la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., en la comunicación 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016 allegó dentro de los anexos del ICA 3 (1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015), un informe titulado “Recuperación de los sitios críticos de la red férrea del Pacífico”, en los que relacionan siete puntos críticos (K 042+450, K 060+100, K 060+400, K 125+750, K 178+800, K 240+000, K 328+000). En dichos puntos mencionan que adelantaron obras civiles y la respectiva revegetalización.

(...)

Por otra parte, en la comunicación 2016058154-1-000 del 15 de septiembre de 2016 allegó el Informe de Cumplimiento ambiental No. 4 (periodo 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016) y se presentan fotografías de la revegetalización del sitio PK 125+750.

Así mismo, en el informe ejecutivo del ICA 4, relaciona en el numeral 5 del documento el monitoreo de obras en las que indica que requieren algunas obras y procesos de revegetalización, sin embargo, no allega soportes de las actividades que haya desarrollado para dichos sitios.

(...)

Por lo anterior, se considera que no se ha dado cabal cumplimiento a la medida y su efectividad no es del 100%.

En el ICA No 3 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2014 y el 31 de octubre de 2015, en el documento Word del mencionado ICA, en cuanto a la presente Ficha, entre otras cosas, se indica:

“El objetivo de este programa es el de restaurar y regenerar las áreas afectadas por los procesos erosivos a la inestabilidad de taludes del terraplén del corredor y de las zonas aledañas a él, durante las actividades de operación, mantenimiento y conservación del corredor férreo. Las actividades que se han realizado relacionadas con el cumplimiento de esta ficha, durante el periodo reportado en el presente informe, han estado encaminadas a la atención de siete puntos críticos que fueron

Tabla 6. Puntos críticos generados por ola invernal y descripción de las obras



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Nº	Kilómetro	Descripción Obra
1	K042+450	Construcción de muro de gaviones cimentado al pie de la ladera en el fondo del cauce. El trasdós del muro constituido por material granular y en la parte inferior del muro construidos en sitio bolsacretos en dirección longitudinal.
2	K060+100	Construcción de box culvert de concreto armado de 5 x 3 m en sustitución del tubo de acero corrugado Ø 1,40 m existente, que permita el paso del caudal estimado en la cuenca vertiente. Unido a esto se proyecta la adecuación de la quebrada aguas arriba y abajo mediante muros de gaviones y colchogaviones, revestimiento de solados en concreto y ejecución de resaltes hidráulicos para retención de sedimentos y rotura de energía.
3	K060+400	Construcción de box culvert de 2 x 2 m en el cruce bajo el ferrocarril, junto a la adecuación del cauce mediante muros de gaviones y colchogaviones, revestimiento de solados en concreto y ejecución de resaltes hidráulicos para retención de sedimentos y rotura de energía.
4	K125+750	Perfilado y conformación de cuatro terrazas con berna en concreto para estabilización del terreno, en talud superior concreto lanzado, clavos soil nailing con perforación a 12 m y drenes y floraderos longitudinales para estabilización de talud y manejo de aguas. Cunetas longitudinales a lo largo de las bermas que descargan en dissipador de energía transversal y que descola en alcantarillado existente. Finalmente, revegetalización de taludes para mejorar estabilización de taludes. Y adecuación de 400ml de vía férrea.
5	K175+800	Adecuación del cauce natural, mejorando sección hidráulica al lecho y realizando obras para protección de socavación del terreno a través de colcho gaviones.
6	K240+000	Adecuación de 800 ml de vía férrea; limpieza, perfilado de canal y colocación del revestimiento de protección del talud reperfilado en la margen derecha. Para prevenir la erosión, garantizar la estabilidad y reforzar el cauce frente a la acción de las aguas durante un episodio de crecida. Construcción de cunetas en concreto para direccionar aguas hacia alcantarilla existente.
7	K328+000	Perfilado y conformación de tres terrazas con berna en concreto para estabilización del terreno, en taludes intermedio e inferior se instalará concreto lanzado, clavos soil nailing con perforación a 12 m y drenes y floraderos longitudinales para estabilización de talud y manejo de aguas. Cunetas longitudinales a lo largo de las bermas que descargan en bajante transversal lateral. Finalmente, revegetalización de taludes para mejorar estabilización de taludes y adecuación de 400ml de vía férrea.

Fuente. Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020.

De otra parte, en el formato ICA-1a, de la presente Ficha, se indica:

En cuanto a la acción: “Reconformación de taludes, construcción de obras para el manejo de aguas de escorrentía y Construcción de obras civiles para el control de la estabilidad geotécnica”, se dice:

“Se llevó a cabo la atención de los siete puntos críticos identificados por la afectación de la ola invernal; se construyeron obras en los K42+450, K60+100, K60+400, K125+750, K178+800, K240+00 y K328+000, adicional se identificaron nuevos puntos de derrumbes constantes a los cuales se les realizó estudio geotécnico. (Anexo No 3. Registros de Cumplimiento Ambiental\Fichas de componente Físico\PMF4 ESTABILIDAD GEOTÉCNICA Y MANEJO DE CORTES Y RELLENOS).”

En el ICA No 4 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2015 y el 31 de octubre de 2016, en el documento Word del mencionado ICA, en cuanto a la presente Ficha, entre otras cosas, se indica:

“El objetivo de este programa es el de restaurar y regenerar las áreas afectadas por los procesos erosivos a la inestabilidad de taludes del terraplén del corredor y de las zonas aledañas a él, durante las actividades de operación, mantenimiento y conservación del corredor férreo.

Se evidencia la reconstrucción de estructuras de contención, además del estudio realizado por Gómez Cajiao.

“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Fuente. Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020.

De otra parte, en el formato ICA-1a, de la presente Ficha, se indica:

En cuanto a la acción: “Reconformación de taludes, construcción de obras para el manejo de aguas de escorrentía y Construcción de obras civiles para el control de la estabilidad geotécnica”, se dice:

“Se han presentado pequeños procesos erosivos los cuales fueron atendido inmediatamente con la construcción de Pantallas e Hincado de rieles. Para el manejo de escorrentía se han instalado cunetas. (Ver anexos en el ICA 4\Ficha No 4/PMA Ficha 4 y Manejo de escorrentía).”

Dada la información aportada, se puede establecer lo siguiente:

ICA No 3

Para el ICA No 3 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2014 y el 31 de octubre de 2015, entre otra información se presenta el manejo y mantenimiento de obras de drenaje de mayor relevancia intervenidos (K42+450, K60+100, K60+400, K125+750, K178+800, K240+000, K328+000), así como su registro fotográfico.

ICA No 4

Para el ICA No 4 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2015 y el 31 de octubre de 2016, se informa sobre la reconstrucción de estructuras de contención.

Visita

Durante la visita de seguimiento realizada, no se observa el desarrollo de actividad alguna de operación y mantenimiento, toda vez que las actividades están suspendidas desde mediados de junio de 2017. Dicha situación ha generado obstrucción de la vía férrea en puntos específicos, como es el caso del K60+400 (Ver fotografía 2), lo cual implica la implementación de medidas, entre ellas limpieza de las obras de drenaje existentes, así como la construcción de obras de manejo de aguas, con el objeto de reiniciar la operación del proyecto.

Por lo anterior, se establece que, si bien para los periodos reportados en los ICA 3 y 4 se implementaron acciones en cumplimiento de la presente Ficha, posterior a dichos periodos, es decir para el periodo del ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017, no se presentan soportes de la implementación de acciones en cumplimiento de la presente Ficha. Por lo anterior, es necesario lo siguiente:

Soportar la implementación de acciones (Revegetalización; Construcción de obras para manejo de escorrentía; Construcción de obras civiles para el control de estabilidad geotécnica), en cumplimiento de la medida 1 de la presente Ficha durante el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017. (...)”

En consideración de lo anterior, el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, acogió lo anteriormente expuesto por el Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018 y dispuso lo siguiente frente al cumplimiento de la obligación establecida en el numeral 5 del artículo primero del Auto No. 429 de 2014:

“(…)Inicialmente, se indica que, en el Plan de Manejo Ambiental, se analiza la Ficha 4. Restauración Morfológica, Estabilidad Geotécnica y Manejo de Cortes y Rellenos y allí se realizan las consideraciones respectivas dado el presente seguimiento.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

De conformidad con lo señalado en cuanto a la Ficha 4. Restauración Morfológica, Estabilidad Geotécnica y Manejo de Cortes y Rellenos, no se puede establecer que se esté dando cumplimiento con la presente obligación. Por lo anterior, se ajusta el presente requerimiento dado este seguimiento. (...)”

Finalmente, como resultado de las evidencias citadas anteriormente, mediante el numeral 1.4 del artículo primero del Auto No. 8762 de 2018, se requirió a la sociedad lo siguiente:

“(…)ARTÍCULO PRIMERO. Requerir La sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones y allegar los soportes en un plazo no mayor a tres meses, esto es al día siguiente de la ejecutoria del presente acto administrativo, la respectiva información documental, soportes y/o registros de cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales, conforme con las consideraciones realizadas en la parte motiva de este Auto:

1. Plan de Manejo Ambiental – PMA

(...)

1.4. Allegar los soportes de los procesos de revegetalización realizados en los sitios P178+800, K240+000, K328+000, K19+200, K27+500, K29+000, K29+950, K49+700 de la vía férrea, indicando el área de la revegetalización, especies utilizadas, sistema de siembra, mortalidad y acciones de mantenimiento y para las medidas 2 y 3 soportar la implementación de acciones (Construcción de obras para manejo de escorrentía; Construcción de obras civiles para el control de estabilidad geotécnica), en cumplimiento de la medida 1 de la presente Ficha durante el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017 de la ficha de Manejo: 4 Restauración morfológica, estabilidad geotécnica y manejo de cortes y rellenos, en cuanto a la medida 1.(...)”

Pues bien, esta esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, realizó la respectiva evaluación ambiental que ha derivado este incumplimiento, encontrando que el no cumplimiento de la mencionada obligación, conlleva a una alta probabilidad de aceptación, toda vez que al no implementar las medidas de manejo que contiene la Ficha 4 del PMA, se pueden generar afectaciones a los recursos naturales suelo e hídrico, los cuales tienen una alta sensibilidad al deterioro, esto teniendo en cuenta que se pueden iniciar o empeorar procesos erosivos, inestabilidad de taludes que generan pérdida del suelo y que a su vez pueden terminar haciendo aportes de sedimentos o de materiales a los cuerpos de agua cercanos al corredor férreo.

Igualmente, concluyo que la no implementación de manera continua de las medidas de manejo ambiental de que trata la mencionada Ficha 4., causan un riesgo de afectación sobre los bienes de protección suelo e hídrico, argumentando lo siguiente:

“(…) La no implementación de manera continua de las medidas de manejo ambiental de que trata la ficha 4 del Plan de Manejo Ambiental causan un riesgo de afectación sobre los bienes de protección suelo e hídrico, toda vez que los procesos erosivos que no sean manejados de manera adecuada y constante hacen que exista un posible aporte de material a los cuerpos de agua presentes en el corredor férreo aportando sedimentos y material que pueda generar alteraciones en la calidad física, química y microbiológica del recurso hídrico. De igual manera el recurso suelo se puede ver en riesgo de afectación dado que al no realizar un manejo adecuado y oportuno de la estabilidad de los taludes y de los procesos erosivos pueden generar cambios en la geoforma, alteración del paisaje e incluso alteraciones en la calidad del suelo tanto en productividad, uso y parámetros físicos, químicos y microbiológicos. (...)” (Negrilla fuera de texto).

Finalmente, en consideración de la evaluación técnico – jurídica realizada por esta Autoridad Ambiental para el presente caso, se evidencia que la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. no ha dado cumplimiento de manera continua a la implementación de las medidas de manejo establecidas en la ficha 4, restauración morfológica, estabilidad geotécnica y manejo de cortes y rellenos, en el sentido que inicialmente se identificó el



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

incumplimiento mediante el seguimiento realizado en el año 2013, posteriormente se dio el cumplimiento en los seguimientos realizados en los años 2014, 2015 y 2016 donde se evaluaron los ICA 2, 3 y 4 y finalmente se dio nuevamente el incumplimiento ya que no se presentó el ICA 5 y posteriores hasta la fecha, razón por la cual no se tienen evidencias de la implementación de estas medidas de manejo.

Por lo anterior, se considera que se debe continuar con la formulación de cargo en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. toda vez que ellos son los encargados de la operación y el mantenimiento del proyecto.

SEXTO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No implementar medidas de manejo para los talleres de Palmira y Estación Buenaventura de acuerdo con el análisis realizado en el presente acto administrativo para la Ficha 5. Pautas de Manejo Ambiental para Patios de Almacenamiento, Tendido y Almacenamiento de Combustibles. Adicionalmente presentar los soportes de la entrega de los residuos a la empresa Palmiaseo, así como copia del permiso ambiental de la mencionada empresa expedido por la Autoridad Ambiental Competente.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se considera que la fecha de inicio de la infracción es el día 12 de marzo de 2014, fecha en la cual se da la ejecutoria del Auto 429 del 14 de febrero de 2014.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Posteriormente y mediante el seguimiento realizado por el Auto 8762 del 27 de diciembre de 2018, se presentó un cumplimiento parcial, dado que se dan por cumplidas las obligaciones de la ficha 5 para los periodos correspondientes a los ICA 3 y 4 que son del 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015 y del 1 de noviembre de 2015 al 31 de octubre de 2016 respectivamente. Sin embargo, para el periodo correspondiente al ICA 5 (1 de noviembre de 2016 al 31 de octubre de 2017) se presenta la falta de información correspondiente a las actividades realizadas en el periodo de tiempo correspondiente al ICA, así que de acuerdo con el análisis realizado por el Concepto Técnico en mención no se observa la finalización de la conducta objeto de investigación, por tanto, la conducta persiste en la actualidad.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- Numeral 3 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 6 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.
- Numeral 14 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015.
- Numeral 1.5 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

D) Concepto de la infracción:

La Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, determinó el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para lo cual en su numeral 5 del artículo tercero dispuso de lo siguiente en relación a las Restauración Morfológica, Estabilidad Geotécnica y Manejo de Cortes y Rellenos:

“(…) ARTICULO TERCERO: - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente en la obligación que se señala a continuación:

(…)

3.- En lo relacionado al programa de pautas de manejo ambiental para patios de almacenamiento, tendido y almacenamiento de combustibles, la empresa deberá ejecutar entre el tercer trimestre y el trimestre dieciséis del proyecto, las actividades de: Construcción de obras para manejo de grasas y aceites en talleres de acopio en patios de rieles y traviesas antiguas y nuevas aislamiento de depósito de combustibles. (…)”



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

De conformidad con la obligación expuesta, esta Autoridad Ambiental realizó seguimiento mediante el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre 2013, acogido por el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, se presentaron las siguientes consideraciones frente al cumplimiento de la implementación de las medidas de manejo ambiental incluidas en la ficha 5 del plan de manejo ambiental.

“(…) FICHA 5. PAUTAS DE MANEJO AMBIENTAL PARA PATIOS DE ALMACENAMIENTO, TENDIDO Y ALMACENAMIENTO COMBUSTIBLES

- *Construcción de obras para manejo de residuos líquidos en talleres.*
- *Acopio de rieles y traviesas antiguas y nuevas.*
- *Aislamiento de depósito de combustible*

(…)

La empresa efectúa el manejo de los aceites usados es la firma Juanchito de Cali; adicionalmente se presentan como soportes el registro fotográfico de la construcción de almacenamiento de combustibles y de la trampa de grasas del taller Palmira, Teniendo en cuenta la fecha en la que empezó a operar el taller la Empresa Ferrocarriles del Pacífico, se requiere adicionalmente la presentación de los registros que evidencien el mantenimiento y revisión del estado de la trampa de grasas y de todo el sistema que la compone (canales, tanques adicionales, cajas de inspección, bombas, etc.).

(…)

Durante la visita de control y seguimiento ambiental se encontró que el sistema que compone la trampa de grasas estaba libre de material, no se presentaba colmatación.

Se evidenció el acopio de combustible en áreas conformadas para esta actividad con la adecuación de un área para la contención en caso de derrames. No obstante, se encontró almacenamiento de combustible fuera de la zona establecida colocada sobre el suelo directamente. (Foto 100).

Adicionalmente se requiere que la empresa presente los diseños del sistema de aguas lluvias junto, así como el de las trampas de grasas (requerimiento efectuado en el anterior seguimiento ambiental); para verificar su interconexión y su independencia en el manejo.

De acuerdo con lo anterior si bien se han efectuado actividades, se requiere de la presentación de soportes que avalen dicha gestión desde el momento en el que la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A., asumió la operación del taller Palmira incluyendo la presentación del permiso ambiental de la firma PALMIASEO para el manejo, transporte y disposición de residuos expedido por la Autoridad Ambiental Competente, Lo anterior teniendo en cuenta que en el Auto de seguimiento 1938 de 25 de junio de 2012, se solicita en la presente obligación, la presentación de la certificación de la empresa que recoge el aceite quemado, filtros y empaques de cambio

Adicionalmente para la estación Buenaventura se encontró el inadecuado acopio de materiales como madera y coque, entre otros materiales que se encontraban a la intemperie y sin la implementación de las correspondientes medidas de manejo.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Autoridad considera que no se ha dado cumplimiento a los requerimientos de la presente ficha. (…)” (Negrilla fuera de texto).

Conforme a lo anterior, mediante el numeral 6 del artículo primero del Auto No. 429 de 2014, se requirió a la sociedad el cumplimiento de la siguiente obligación:

“(…) ARTICULO PRIMERO. Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico”, y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(...)

6. Implementar medidas de manejo para los talleres Palmira y Estación Buenaventura de acuerdo con el análisis realizado en el presente acto administrativo para la Ficha 5. Pautas de Manejo Ambiental para Patios de Almacenamiento, Tendido y Almacenamiento de Combustibles. Adicionalmente presentar los soportes de la entrega de los residuos a la empresa Palmiaseo, así como copia del permiso ambiental de la mencionada empresa expedido por la Autoridad Ambiental Competente. (...)”

En el seguimiento y control ambiental realizado al proyecto con visita del 2 al 4 de octubre de 2014, con el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015 que acogió el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, se realizó la evaluación del cumplimiento de las medidas de manejo ambiental de la ficha 6 del PMA, indicando lo siguiente:

“(...) Establece la empresa FDP a través del ICA 2- Formato 1ª lo siguiente: “Se cuenta con sitios seleccionados para el almacenamiento adecuado de rieles y traviesas.

(...)

Presenta como soporte de la gestión los registros del manejo y entrega de los residuos peligrosos, copia del plan de gestión de residuos de FDP, información que se analizó en la ficha PMF4.

Para el Taller Palmira establece que el almacenamiento de combustible se realiza en un área aislada y diferente de los residuos peligrosos, la que cuenta con dique de contención, tinas auto-contenidas, cubierta, kit para atención de derrames y extintor.

(...)

Con respecto al acopio de rieles, establece la empresa que cuenta con varios puntos en el taller donde están los rieles los cuales están delimitados y señalizados con cinta de señalización.

Al respecto, es importante considerar que el acopio de estos rieles se efectúa sobre la cobertura vegetal, lo cual genera impactos ambientales al suelo por no contar con elementos que protejan los rieles de las condiciones climáticas.

*Así mismo, **durante la visita de control y seguimiento ambiental se encontró en la estación Buenaventura y Yumbo y Taller Palmira, derrames de concreto y aceite sin la implementación de medidas apropiadas para su manejo.** Lo anterior quedo evidenciado en las fotos 2, 12 y 16 del concepto técnico.*

*De acuerdo con lo anterior, **se establece que la empresa no ha dado cabal cumplimiento a esta ficha,** razón por la que se efectúa el requerimiento correspondiente. (...)*” (Negrilla fuera de texto).

Como resultado de los anteriores incumplimientos, esta Autoridad Ambiental realizó un requerimiento mediante el numeral 14 del artículo primero del Auto No. 5074 de 2015 de la siguiente manera:

“(...)ARTICULO PRIMERO. Requerir a la Sociedad Ferrocarriles del Pacifico S.A.S, para que de manera inmediata presente a esta Autoridad los soportes de la ejecución de las siguientes obligaciones:

(...)

14. Cumplir con los lineamientos establecidos en la ficha PMF5 - Pautas de Manejo Ambiental para Patios de Almacenamiento, Tendido y Almacenamiento de Combustibles, en cuanto al manejo de derrames de concreto y sustancias peligrosas, así como el inadecuado almacenamiento de rieles a campo abierto en el Taller Palmira; en cumplimiento al numeral 6 del Artículo Tercero de la Resolución 0225 de 11 de marzo de 2002, numeral 6 del Artículo



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Primero del Auto 429 de 14 de febrero de 2014 y numeral 14 del Artículo Primero de la Resolución 150 de 18 de febrero de 2014. (...)”

Posteriormente, esta Autoridad continuó con su seguimiento y control ambiental, que se realizó con visita al proyecto los días del 7 al 9 de mayo de 2018, el cual generó el Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018 que fue acogido por el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, se evaluó el cumplimiento de las medidas de manejo de la ficha 5 del PMA, allí se consideró lo siguiente:

“(...) “5. PAUTAS DE MANEJO AMBIENTAL PARA PATIOS DE ALMACENAMIENTO, TENDIDO Y ALMACENAMIENTO COMBUSTIBLES.

- *Construcción de obras para manejo de residuos líquidos en talleres.*
- *Acopio de rieles y traviesas antiguas y nuevas.*
- *Aislamiento de depósito de combustible.*

(...)

Dada la información aportada, se puede establecer lo siguiente:

ICA No 3

Para el ICA No 3 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2014 y el 31 de octubre de 2015, entre otra información se presenta registro fotográfico que da cuenta de la implementación de medidas en cuanto al manejo de residuos líquidos, acopio de rieles y del aislamiento de depósitos de combustibles.

ICA No 4

Para el ICA No 3 (sic) correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2014 y el 31 de octubre de 2015, entre otra información se presenta registro fotográfico que da cuenta de la implementación de medidas en cuanto al manejo de residuos líquidos, acopio de rieles y del aislamiento de depósitos de combustibles.

Visita

Durante la visita de seguimiento realizada, no se observa el desarrollo de actividad alguna de operación y mantenimiento, toda vez que las actividades están suspendidas desde mediados de junio de 2017. Es decir que no hay manejo de residuos líquidos, acopio de rieles y del aislamiento de depósitos de combustibles. Los sitios de almacenamiento de combustibles de la estación (Taller) Palmira, estación Yumbo se observan sin ser utilizados.

Por lo anterior, se establece que, si bien para los periodos reportados en los ICA 3 y 4 se implementaron acciones en cumplimiento de la presente Ficha, posterior a dichos periodos, es decir para el periodo del ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017, no se presentan soportes de la implementación de acciones en cumplimiento de la presente Ficha. Por lo anterior, es necesario lo siguiente:

Soportar la implementación de acciones (Construcción de obras de manejo de residuos líquidos en talleres; Acopio de rieles y traviesas antiguas y nuevas; Aislamiento de depósitos de combustible), en cumplimiento de la medida 1 de la presente Ficha durante el periodo correspondiente al ICA No 5 ***comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017.*** (...)” (Negrilla fuera de texto).

De acuerdo a lo evidenciado, esta Autoridad Ambiental, pudo concluir, que la sociedad no presentó el manejo realizado frente a el derrame de las sustancias peligrosas y concreto sobre el suelo en las estaciones de Buenavista, Yumbo y Taller Palmira, es por ello que se desconoce cuales fueron las medidas de manejo, la disposición final realizada respecto del suelo contaminado, igualmente no se han aportado soportes correspondientes al ICA 5, razón por la cual no se puede tener conocimiento de la tendencia de los recursos naturales que se encuentran en el área del proyecto.

Es por ello, que esta Autoridad mediante Concepto Técnico No. pretendió realizar técnicamente la evaluación ambiental con respecto al no cumplimiento de lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental, al respecto, el mencionado Concepto Técnico encontro que



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

el incumplimiento de esta Ficha técnica conlleva a una alta probabilidad de afectación, de acuerdo a lo siguiente:

“(…) se considera que tiene una alta probabilidad de afectación, toda vez que la no implementación de las medidas de manejo que contiene la ficha 5 del PMA, pueden generar afectaciones sobre el suelo, dado que no se mantiene un seguimiento adecuado al almacenamiento de los materiales utilizados para la operación del corredor férreo, incluyendo materiales como lubricantes de los cuales se encontraron derrames en estaciones como Buenaventura, Yumbo y Taller Palmira. De igual manera la no presentación de la información correspondiente a las medidas de manejo implementadas en los derrames no permite conocer si hubo una afectación a algún bien de protección. (…)”

Igualmente, evidenció que este hecho genera un posible riesgo ambiental a los bienes de protección del suelo y de las aguas subterráneas, lo anterior en consideración al mal acopio de los rieles y traviesas debido a que estas pueden generar compactación de los suelos generando a su vez encharcamiento que pueden alterar finalmente la calidad del suelo, adicionalmente, esta Autoridad Ambiental evaluó el riesgo que puede generar sobre el suelo en el caso de la falta de implementación de las medidas de manejo dirigidas al almacenamiento y uso de aceites, lubricantes y combustibles en las estaciones y talleres existentes en el corredor férreo y que pertenecen al proyecto, a su vez la no presentación de los documentos que evidencien a implementación de estas medidas presentan riesgo de afectación debido a que no es posible tener conocimiento de la situación del proyecto y de esta manera no permite realizar un seguimiento a la efectividad de las medidas de manejo implementadas con el fin de conocer si son efectivas o es necesario replantear las medidas con el fin de prevenir, mitigar y/o corregir los impactos que se puedan dar sobre los bienes de protección que para este caso sería el suelo.

Por lo anterior, esta Autoridad Ambiental considera que se debe proceder con la formulación de cargo en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. toda vez que ellos son los encargados de la operación y el mantenimiento del proyecto.

SÉPTIMO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No implementar las medidas establecidas en la Ficha 6. Adecuación de Obras de Arte y Obras Civiles y geotécnicas de Protección Ambiental de acuerdo con el alcance definido en el PMA.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se considera la fecha de inicio de la infracción, el inicio del periodo del ICA 5 que corresponde al 1 de noviembre de 2016 siendo desde esta fecha que no se ha reportado ningún documento que permita conocer las actividades realizadas para la implementación de las medidas de manejo establecidas en la Ficha 6 del PMA desde ese periodo de tiempo.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se considera que aún no se tiene fecha de finalización de la infracción, esto teniendo en cuenta que la sociedad no ha presentado ningún documento que permita evidenciar el cumplimiento de la obligación desde periodo correspondiente al ICA 5 hasta la fecha de elaboración del presente.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente –



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.

2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.

13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permensivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposo en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.

35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- f) Numeral 7 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- g) Numeral 7 del artículo primero del Auto No. 0429 del 14 de febrero de 2014.
- h) Numeral 1.6 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

e) Concepto de la infracción:

La Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, determinó el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para lo cual en su numeral 5 del artículo tercero dispuso de lo siguiente en relación a las Restauración Morfológica, Estabilidad Geotécnica y Manejo de Cortes y Rellenos:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

“(…) ARTICULO TERCERO: - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente en la obligación que se señala a continuación:

(…)

7.- Respecto al Programa de adecuación de obras de arte y obras civiles y geotécnicas de protección ambiental, la Empresa Tren de Occidente S.A., deberá ejecutar entre el tercer trimestre y el trimestre dieciséis (16T) del proyecto, las actividades de: Desmonte y limpiezas de obras civiles y geotécnicas y adecuación de obras preexistentes, como puentes, cunetas y alcantarillas de arbustos, malezas, rastrojos, troncos o raíces que obstruyan su normal funcionamiento. Los residuos deberán ser utilizados en el posterior proceso de revegetalización. (…)

Como parte de sus funciones, del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se realizó seguimiento ambiental al proyecto, con el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre 2013, acogido por el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, se indicó lo siguiente frente al cumplimiento de la Ficha 6 del Plan de Manejo Ambiental:

“(…) Ficha 6. ADECUACIÓN DE OBRAS DE ARTE Y OBRAS CIVILES Y GEOTÉCNICAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.

- Desmonte y limpieza de obras civiles y geotécnicas*
- Adecuación de obras preexistentes*

(…)

Teniendo en cuenta la información aportada por la empresa se encuentra que no se define con claridad las labores adelantadas que dan cumplimiento a esta ficha.

*Adicionalmente frente a las labores de rocería si bien en el corredor se encontró que este material en el derecho de vía se retira de forma manual, en la visita de control y seguimiento informaron funcionarios de la Concesión e Interventoría que se aplica matamalezas denominado “Glifolac” en el corredor a excepción del tramo que se encuentra en la reserva forestal de san Cipriano y Santa Helena, en tal sentido, **se requiere a la empresa para que no realice esta práctica**, en el corredor concesionado se requiere que la empresa presente la información de esta sustancia química y la forma en que se está utilizando y disponiendo.*

*Teniendo en cuenta lo anterior, **se requiere a la empresa para que presente la información correspondiente y requerida en el presente análisis.** (…)* (Negrilla fuera de texto).

En consecuencia, esta Autoridad en el numeral 7 del artículo primero del Auto 429 de 2014 se requirió lo siguiente:

“(…) ARTICULO PRIMERO. Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico”, y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(…)

7. Implementar las medidas establecidas en la Ficha 6. Adecuación de Obras de Arte y Obras Civiles y geotécnicas de Protección Ambiental de acuerdo con el alcance definido en el PMA. (…)



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

Posteriormente, se realizó un seguimiento y control ambiental con visita al proyecto los días del 7 al 9 de mayo de 2018, del cual se generó el Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018 que fue acogido por el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, allí se evaluó el cumplimiento de las medidas de manejo de la Ficha 6 del PMA y se consideró lo siguiente:

“(…) Ficha 6. ADECUACIÓN DE OBRAS DE ARTE Y OBRAS CIVILES Y GEOTÉCNICAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Medida 1 Desmonte y limpieza de obras civiles y geotécnicas Adecuación de obras preexistentes

(…)

Dada la información aportada, se puede establecer lo siguiente:

ICA No 3

*Para el ICA No 3 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2014 y el 31 de octubre de 2015, entre otra información se **presenta registro fotográfico de la limpieza y rehabilitación de las estructuras de drenaje existentes**, así como de la construcción de estructuras de protección en algunos puntos específicos.*

ICA No 4

*Para el ICA No 4 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2015 y el 31 de octubre de 2016, **se presenta registro fotográfico de la limpieza y rehabilitación de las estructuras de drenaje existentes**, así como de la construcción de estructuras de manejo de aguas en algunos puntos específicos.*

Visita

*Durante la visita de seguimiento realizada, **no se observa el desarrollo de actividad alguna de operación y mantenimiento**, toda vez que las actividades están suspendidas desde mediados de junio de 2017. Dicha situación ha generado obstrucción de la vía férrea en puntos específicos, lo cual implica la implementación de medidas, entre ellas limpieza de las obras de drenaje existentes, así como la construcción de obras de manejo de aguas, con el objeto de reiniciar la operación del proyecto.*

*Por lo anterior, se establece que, si bien para los periodos reportados en los ICA 3 y 4 se implementaron acciones en cumplimiento de la presente Ficha, posterior a dichos periodos, es decir para el periodo del ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017, **no se presentan soportes de la implementación de acciones en cumplimiento de la presente Ficha**. Por lo anterior, es necesario lo siguiente:*

***Soportar si es el caso de la implementación de acciones** (Desmonte y limpieza de obras civiles y geotécnicas; Adecuación de obras preexistentes), en cumplimiento de la medida 1 de la presente Ficha durante el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017. (...)” (Negrilla fuera de texto).*

Pues bien, esta Autoridad Ambiental, en vista del incumplimiento de la sociedad procedió a realizar evaluación técnico ambiental al proyecto por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, evidenciando en este, que el incumplimiento de la obligación de la Ficha 6 del PMA, por parte de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S, se considera que tiene una alta probabilidad de afectación ambiental, en razón a que la no implementación de esta puede generar afectaciones sobre los recursos hídrico y suelo, esto en consecuencia a que los daños por falta de mantenimiento en las obras de arte y geotécnicas existentes, conlleva a un posible aporte de materiales sobre los cuerpos de agua cercanos al corredor férreo, así como se pueden iniciar inestabilidades en los taludes o inicio de procesos erosivos que podrían terminar en pérdida del suelo o afectación de la calidad de este.

Igualmente, señala el mismo Concepto Técnico que la misma omisión en el debido cumplimiento de la Ficha 6 del PMA, conlleva un posible riesgo sobre el bien de protección hídrico y del suelo, toda vez que la no implementación de manera continuada de la medida de manejo previamente establecida puede generar el inicio de procesos erosivos o el



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

empeoramiento de los existentes, además de esto indico que se pueden maximizar los procesos erosivos y con ello darse cambios en la geoforma, sufrir alteraciones en el paisaje e incluso alteraciones en la calidad del suelo, argumentando lo siguiente:

*“(…) La no implementación de manera continua de las medidas de manejo ambiental de que trata la ficha 6 del Plan de Manejo Ambiental causan un riesgo de afectación sobre los bienes de protección suelo e hídrico, toda vez que la falta de mantenimiento de las obras de arte y geotécnicas presentes en el corredor férreo **puede generar el inicio de procesos erosivos o el empeoramiento de los existentes**, toda vez que este tipo de obras están dirigidas al control de las aguas de escorrentía con el fin de tener control sobre estas aguas que pueden arrastrar sedimentos que finalmente **lleguen a generar alteraciones en la calidad física, química y microbiológica del recurso hídrico**. De igual manera el recurso suelo se puede ver en riesgo de afectación dado que al no realizar un manejo adecuado y oportuno de estas obras se pueden generar o maximizar los procesos erosivos y de esta manera darse cambios en la geoforma, sufrir alteraciones en el paisaje e incluso alteraciones en la calidad del suelo.*

De igual manera la no presentación de los documentos que evidencien la implementación de estas medidas presentan riesgo de afectación debido a que no es posible tener conocimiento de la situación del proyecto y de esta manera no permite realizar un seguimiento a la efectividad de las medidas de manejo implementadas con el fin de conocer si son efectivas o es necesario replantear las medidas con el fin de prevenir, mitigar y/o corregir los impactos que se puedan dar sobre los bienes de protección que para este caso serían el recurso hídrico y el suelo. (…) (Negrilla fuera de texto)

En conclusión, la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., ha dado cumplimiento de manera parcial a la implementación de las medidas de manejo que trata la Ficha 6 del Plan de Manejo ambiental, toda vez que no se ha reportado ni evidenciado la implementación de estas para el periodo correspondiente al ICA 5 y hasta la fecha actual. Esto teniendo en cuenta que al no ejecutar la actividad es imposible la presentación de información que de sustento a la realización de la misma.

Por lo anterior, esta Autoridad Ambiental considera que se debe proceder con la formulación de cargo en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S. toda vez que ellos son los encargados de la operación y el mantenimiento del proyecto.

OCTAVO CARGO

- a) **Acción u omisión** No presentar los monitoreos de calidad de agua de acuerdo con lo establecido en el Plan de Manejo, en cumplimiento del Plan de Monitoreo de la Calidad del Agua
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatorio y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se determina como fecha de inicio del incumplimiento el día 10 de septiembre de 2010, de acuerdo a lo dispuesto en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010 que dispuso que la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., tenía como fecha límite para el cumplimiento de esta obligación hasta el 10 de septiembre de 2010.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Como fecha de culminación de la infracción, no se encontraron evidencia que permitan establecer el cumplimiento de la obligación.

c) Pruebas:

“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.

23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permensivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- Numeral 13.2 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Literal f del artículo segundo del Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005.
- Subnumeral 1 del numeral 33 del artículo segundo del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2014.
- Numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de diciembre de 2010.
- Numeral 8 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015.
- Numeral 4.65 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

- Subnumeral 2.2 del numeral 2 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

e) Concepto de la infracción:

La Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, dispuso en el numeral 13.2 del artículo tercero, que la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. debía realizar para el monitoreo de calidad del agua las siguientes actividades:

“(…) ARTICULO TERCERO: - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente en la obligación que se señala a continuación:

(…)

“13.2.-Plan de monitoreo de la calidad del agua; se deberá llevar a cabo para las corrientes de agua naturales que cuenten con estructuras que deban ser sometidas a reparaciones mayores o a cambio de las mismas, y debe realizarse 50 m aguas arriba y 100 m aguas abajo del punto donde se estén llevando a cabo las obras de rehabilitación de estas estructuras. Se medirán los siguientes parámetros: Oxígeno disuelto, Potencial Hidronio (pH), temperatura, DBO, DQO, Grasas y Aceites, Sólidos Totales, Sólidos disueltos, Sólidos Suspendidos, Color, Turbidez y Conductividad. Estas muestras deberán tomarse antes, en la mitad de la ejecución y después de terminada la obra respectiva. (…)”

En virtud de las funciones de seguimiento y control ambiental el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adelantó revisión documental del expediente LAM5348 de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental y de las establecidas en otros actos administrativos, además realizó visita al área del proyecto y después de efectuar una verificación en campo, profirió el Concepto Técnico No. 676 del 05 de abril de 2005, que fue acogido por el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, el cual describió el grado de cumplimiento de las obligaciones por parte de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., señalando lo siguiente:

“(…) En los talleres de Palmira se encontró que se está realizando un inadecuado manejo de los residuos contaminados con grasas y aceites, ya que no se hace una separación adecuada y se están revolviendo con los demás residuos sólidos, enviándolos así al sitio de disposición final municipal.

En esta misma estación, los sumideros se encuentran colmatados con basuras. La piscina de sedimentación de la planta de tratamiento de las aguas aceitosas del patio de lavado se encontró igualmente colmatada, lo cual hace que el sistema no opere en condiciones óptimas. Los extintores no son suficientes y no cuentan con las cargas y presiones requeridas para su utilización en caso de una conflagración.

(…)

3.1. Estado de cumplimiento de los programas que conforman el Plan de Manejo Ambiental.

Ficha 5. Pautas de manejo ambiental para patios de almacenamiento, tendido y almacenamiento de combustibles En los dos últimos informes semestrales, marzo del 2004 y septiembre del 2004, se han reportado los resultados de las pruebas de calidad del tratamiento de aguas residuales industriales, producidas en el taller y el patio de lavado de locomotoras de Palmira. No obstante, en la visita de seguimiento se observó que la trampa de grasas requería de mantenimiento por saturación con residuos y sedimentos aceitosos (…).”

En consecuencia, en la parte resolutive del Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, específicamente en el literal f del artículo segundo, se requirió a La Sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., lo siguiente:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

*“(…) **ARTÍCULO SEGUNDO.** - La Sociedad Tren de Occidente, S.A., deberá informar a este Ministerio en un término de sesenta (60) días contados a partir, de la ejecutoria del presente acto administrativo, sobre los siguientes aspectos:*

f. Cumplir con las obligaciones establecidas en el Artículo Cuarto, numeral 1, inciso primero, de la Resolución N° 358 de marzo 26 de 2003, en lo relacionado con “el monitoreo, previo al vertimiento de las aguas residuales al alcantarillado, la calidad fisicoquímica del agua y realizar los tratamientos pertinentes a que hubiere lugar, dentro de los parámetros de la normatividad ambiental para el tratamiento y disposición de aguas, durante la operación del taller de La Estación Palmira. Copia de estos análisis, debe ser incluida en los respectivos informes de cumplimiento ambiental. Estos análisis de la calidad del agua deben ser igualmente implementados en las zonas donde se realizan labores con posible afectación de drenajes, como es la rehabilitación y construcción de puentes (...)”.

Posteriormente, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, acogió el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009 mediante el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, en el cual requirió a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A, entre otras obligaciones, lo siguiente:

*“(…) **ARTÍCULO SEGUNDO:** Requerir a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., para que realice las actividades que a continuación se relacionan, cuyo soporte de ejecución deberá presentar en el próximo informe de cumplimiento ambiental -ICA:*

33. Planta Taller Palmira:

1. Establecer semestralmente el monitoreo del sistema de tratamiento de las aguas residuales industriales, en el marco de la norma de vertimiento para alcantarillado, Decreto 1594/84 artículos 73 y 74 con el fin de determinar la eficiencia del sistema. Presentar en el Informe de Cumplimiento Ambiental los resultados y los respectivos análisis; determinar correctivos en caso de no cumplir con las normas de vertimiento. Lo anterior en cumplimiento a lo establecido en el ítem f, del Artículo segundo del Auto 1433 del 17 de agosto de 2005. (...)”

De acuerdo con lo anterior, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, a través del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, reiteró a la Sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., la obligación de realizar el monitoreo de calidad del agua, previo al vertimiento de las aguas residuales al alcantarillado, además de efectuar el monitoreo de calidad de agua en las zonas donde se realizan labores con posible afectación de drenajes, como en la rehabilitación y construcción de puentes, con el propósito de minimizar y evitar la generación de impactos negativos a los bienes de protección.

Por medio de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, modificada por la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, ambas proferidas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, quien autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante la Resolución No. 0225 de 11 de marzo de 2002, de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A- En la parte resolutive de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, se indica:

*“(…) **ARTÍCULO CUARTO:** Aclarar el Numeral 4 del Artículo Quinto de la Resolución 1404 de 19 de julio de 2010, el cual quedará así:*

4. Los derechos y obligaciones generales establecidas en los artículos: tercero, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, décimo primero, décimo segundo, décimo tercero, décimo cuarto, décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno, vigésimo, y vigésimo primero de la resolución 225 del 11 de marzo de 2002, así como en los actos administrativos de seguimiento y control como consecuencia de la resolución objeto de cesión, específicamente para la operación, mantenimiento y conservación de los tramos férreos que quedan a cargo la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. y la rehabilitación y reconstrucción de los tramos del corredor férreo que quedan a cargo de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., y conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)”



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Con base en lo anterior, se tiene que aun cuando la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., realizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S., era obligatorio que la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. continuara dando cumplimiento a las obligaciones y requerimientos efectuados por la autoridad ambiental, sin embargo, una vez analizado el material obrante dentro del expediente permensivo LAM5348, se encontró que a la fecha de elaboración del presente concepto no se han presentado evidencias del cumplimiento de lo requerido en el artículo segundo del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.

Posteriormente, La Autoridad Nacional de licencias Ambientales - ANLA, realiza visita de control y seguimiento al proyecto Rehabilitación, reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico, los días del 13 al 15 de abril del 2013, producto de la cual se emite el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se hace la evaluación del cumplimiento de las obligaciones que contrajo como consecuencia del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002 y los demás actos administrativos

Por consiguiente, la ANLA, procedió a realizar el seguimiento y control ambiental, de la cual emite el Concepto técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, el cual establece existen varias obligaciones incumplidas por parte de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., a continuación, se transcriben algunas de estas obligaciones:

“(…) De acuerdo con lo anterior y las actividades reportadas por la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, en el ICA 2, donde establece la intervención de los siguientes sitios: K42+500 (esta obra paralela al Río Dagua ya culmino), K60+100, K60+400, K125+750, K240+000 (Quebrada La Pachita) y K328+000, de los que solo la obra en el 1<125+750, no está asociada a un cuerpo de agua o se realiza en el área de influencia directa de éste, se puede concluir que la compañía debió cumplir con los requerimientos del acto administrativo ya citado.

De igual forma, la obra proyectada en el K178+000 (Río Frayle) debió contar con análisis previos al desarrollo de la obra.

Al respecto la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, en el informe de cumplimiento ambiental indica que contrató los monitoreos de agua para llevarse a cabo en el mes de diciembre de 2014, con el fin de actualizar la información de la línea base del proyecto.

En tal medida es importante indicar, que el objeto de este programa es verificar el comportamiento de los cuerpos de agua durante el desarrollo de las obras, razón por la que el propósito de los monitoreos realizados por la empresa en el mes de diciembre de 2014, no hace parte de las labores de seguimiento del proyecto, lo anterior toma validez en la medida que durante el desarrollo de las obras (enero de 2013 a octubre de 2014) periodo reportado en el ICA 2, no se efectuaron monitoreos.

Teniendo en cuenta lo anterior se establece el incumplimiento del plan de monitoreo de calidad de agua por parte de la empresa. (…)

Pues bien, el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, acogió lo mencionado por el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, y procedió a requerir lo siguiente:

“(…) ARTICULO PRIMERO. Requerir a la Sociedad Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, para que de manera inmediata presente a esta Autoridad los soportes de la ejecución de las siguientes obligaciones:

3. Dar al cumplimiento del Plan de Monitoreo de Calidad de Agua. En especial para los cuerpos de agua ubicados en las abscisas K42+500, K60+100, K60+400, K240+000 y Río La Vieja, en cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 13.2 del Artículo Tercero de la Resolución 0225 de 11 de marzo de 2002, el numeral 3.5 del Artículo Tercero de la Resolución 1201 de 14 de octubre de 2004 Numeral 8 del Artículo Primero del Auto 429 de 14 de febrero de 2014. (…)



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Finalmente, esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, realizó evaluación técnico – jurídica, logrando evidenciar que sin la entrega de la información, soportes o registros de los monitoreos de calidad del agua de las corrientes de agua naturales que contaban con estructuras que debían ser sometidas a reparaciones mayores o a cambio de las mismas y de los vertimientos de las aguas residuales en la Estación Palmira, por parte de las sociedades TREN DE OCCIDENTE S.A y FERROCARIL DEL OESTE S.A.S., hoy FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S, esta Autoridad Ambiental fue impedida para realizar controles permanentes y disponer de información técnica objetiva que le permitiera efectuar análisis comparativos sobre el estado real de los recursos naturales y verificar si se efectuó la implementación de las medidas de manejo que le fueron impuestas.

Por consiguiente, el incumplimiento de la obligación establecida y reiterada en varias oportunidades, por parte de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., conllevó a que se generara un incumplimiento normativo grave y es por ello que se procederá a formular cargos dentro del presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental, de acuerdo a las consideraciones expuestas.

NOVENO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No dar estricto cumplimiento a las medidas y actividades del Plan de Contingencias, establecidos dentro del Plan de Manejo Ambiental y los requerimientos posteriores de los actos administrativos de seguimiento de esta autoridad.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se toma como fecha de inicio la fecha de constancia de ejecutoria de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, esto es el 3 de enero de 2011, debido a que quedan en total vigencia las decisiones tomadas tanto en la precitada Resolución y en la Resolución No. 1404 de julio de 2010, por la cual se autorizó la cesión parcial del Plan de Manejo Ambiental y que fue objeto de recurso de reposición.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Esta fecha se encuentra vigente a la fecha de elaboración del presente, toda vez que desde que le fue cedida la obligación a la hoy sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., no ha remitido información que permita dar cumplimiento a lo establecido en el PMA y a lo solicitado en los actos administrativos derivados de seguimiento, como resoluciones de imposición de medidas adicionales.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permensivo LAM5348



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.

25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- Numeral 14 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 4 del artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
- Numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010.
- Numeral 9 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2010.
- Numeral 14 del artículo primero de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2010.
- Numeral 5 del artículo primero de la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015. Numeral 4.56 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.
- Numeral 4.48 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.
- Numeral 3.1 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

e) Concepto de la infracción:

De acuerdo a lo establecido dentro del Plan de Manejo Ambiental mediante la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002 en referencia al plan de contingencias se tiene:

“(…) ARTICULO TERCERO. - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente y a las obligaciones que se señalan a continuación: (...)”



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

14.-La empresa deberá dar estricto cumplimiento al Plan de Contingencias presentando en el documento Plan de Manejo Ambiental y lo establecido en la presente providencia, el cual fue diseñado con base en los riesgos endógenos y exógenos asociados con el proyecto tales como inundaciones, derrames, derrumbes, explosiones, sabotajes, atentados y accidentes. El Plan establece medidas de prevención personal, requerimientos de capacitación y procedimientos de respuesta para las eventualidades que se susciten, así como los procedimientos de emergencia que permitan la rápida movilización de los recursos humanos y técnicos en caso de una contingencia en relación con el proceso de rehabilitación del corredor férreo. (...)”

Posteriormente en los seguimientos realizados por el entonces Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial a través de los diferentes Autos y en relación a la presente obligación se encontró que:

“(…) - Auto 593 del 8 de marzo de 2007: Este auto acoge el concepto técnico 349 del 22 de febrero de 2007, (...) frente al numeral 14 del artículo tercero de la resolución 225 del 11 de marzo de 2002 indican que:

“La Sociedad Tren de Occidente S.A., según informe de cumplimiento ambiental del periodo agosto/05 - agosto/06, no reporta eventos que hayan requerido la implementación del plan de contingencia; sin embargo, durante la inspección del corredor férreo a lo largo de los 25 barrios de la zona urbana de Buenaventura, la comunidad informó sobre algunos descarrilamientos que no tuvieron la respuesta adecuada ni oportuna por parte de la empresa e hicieron hincapié, dada su localización con respecto a la línea férrea, sobre la vulnerabilidad de las viviendas de los distintos barrios y de sus moradores a los accidentes que se puedan presentar en la operación de la línea. La comunidad reporta además la ocurrencia, especialmente en época invernal, de la inundación de sus casas debido a la falta de control del agua de escorrentía proveniente de la nueva banca. Durante la visita se constató la presencia de traviesas en mal estado y vegetación sin podar que aumentan el riesgo de accidentes (...)”

Posteriormente, esta obligación fue cedida a través de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010 a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., hoy FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., la cual quedó así:

“(…) ARTICULO QUINTO. - El cedente y el Cesionario serán responsables de los siguiente:

4. Los derechos y obligaciones generales establecidas en los artículos: tercero, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, décimo primero, décimo segundo, décimo tercero, décimo cuarto, décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno, vigésimo, y vigésimo primero de la resolución 225 del 11 de marzo de 2002, así como en los actos administrativos de seguimiento y control como consecuencia de la resolución objeto de cesión, específicamente para la operación, mantenimiento y conservación de los tramos férreos que quedan a cargo la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. y la rehabilitación y reconstrucción de los tramos del corredor férreo que quedan a cargo de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., y conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)”

Este numeral fue recurrido y resuelto a través del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010 así:

“(…)ARTICULO CUARTO. - Aclarar el Numeral 4 del Artículo Quinto de la Resolución 1404 de 19 de julio de 2010, el cual quedará así:

“4. Los derechos y obligaciones generales establecidas en los artículos: tercero, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, décimo primero, décimo segundo, décimo tercero, décimo cuarto, décimo quinto, tercero, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno, vigésimo, y vigésimo primero de la resolución 225 del 11 de marzo de 2002, así como en los actos administrativos de seguimiento y control como consecuencia de la resolución objeto de cesión, específicamente para la operación, mantenimiento y conservación de los tramos férreos que quedan a cargo la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. y la rehabilitación y reconstrucción de los tramos del corredor férreo que quedan



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

a cargo de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., y conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)”

Mediante Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, con fecha de visita los días 13, 14 y 15 de abril de 2013, de la cual se generó el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, en referencia al Plan de Contingencias se observa que:

*“(…) PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE CONFORMAN EL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.
(...)”*

1.12. PLAN DE CONTINGENCIA

Seguridad en la movilización.

Información de riesgos.

Acciones de trabajadores en caso de accidentes.

Informe de accidentes a las autoridades civiles.

Comunicaciones desde la vía.

Paradas accidentales de los trenes.

En el informe de implementación del Plan de Manejo Ambiental - PMA, la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A., no presenta información relacionada con la activación del plan de contingencias.

Así mismo, debido a la fase de operación en la que se encuentra el proyecto se requiere del ajuste del plan de contingencias a las labores que actualmente se realizan, informando los riesgos ambientales. (...)”

De acuerdo a lo anterior se le requirió a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que:

“(…) ARTICULO PRIMERO.- Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado "Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico", y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así

(...)

9. Presentar los soportes de la implementación del plan de contingencias, según los criterios establecidos en el Plan de Manejo Ambiental, incluyendo lo establecido en el numeral 14, del Artículo Tercero de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002 y Artículo Cuarto de la Resolución 2386 de 29 de octubre de 2010. (...)”

Pues bien, derivado de esta visita y acogiendo las recomendaciones del Concepto Técnico No. 400 del 22 de marzo de 2012, mediante Resolución No. 150 la ANLA estableció medidas adicionales a fin de prevenir mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el PMA.

“(…) ARTÍCULO PRIMERO. - Imponer a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., las siguientes obligaciones adicionales, quien deberá presentar registros y soportes de su cumplimiento, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo:

(...)

14. Implementar acciones dentro del plan de contingencias para el derrame de combustibles en el corredor férreo que se encuentra en operación. (...)”

Continuando con el análisis de los seguimientos realizados por esta Autoridad mediante Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015 impone medidas adicionales y específicamente para el Plan de Contingencias requiere:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

“(…) ARTICULO PRIMERO. - El Concesionario Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones adicionales y presentar a esta Autoridad los soportes que acrediten su cumplimiento, en el próximo Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA:

(…)

5. Ajustar el plan de contingencia para los aspectos ambientales que se identifiquen durante el mantenimiento, conservación y operación del corredor férreo asignado a la concesionada Ferrocarriles del Pacífico y que incluye los tramos Buenaventura - Zarzal y el ramal Zarzal - La Tebaida. (…)

Posteriormente, esta Autoridad Ambiental requirió a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., en referencia al Plan de Contingencias que:

“(…)

- Presente la actualización del Plan de acuerdo al Decreto 2157 del 2017.*
- Dar cumplimiento a lo requerido a los actos administrativos, en el sentido de presentar los soportes de la implementación del Plan de Contingencias para las vigencias de los ICA's 3, 4 y 5.*

“ARTÍCULO PRIMERO. Requerir La sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones y allegar los soportes en un plazo no mayor a tres meses, esto es al día siguiente de la ejecutoria del presente acto administrativo, la respectiva información documental, soportes y/o registros de cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales, conforme con las consideraciones realizadas en la parte motiva de este Auto:

(…)

3. Plan de Contingencias

3.1. Presentar la actualización del Plan de conformidad con el Decreto 2157 de diciembre del 2017.

4. De los Actos Administrativos

(…)

4.48. Presentar los soportes de la implementación del plan de contingencias, según los criterios establecidos en el Plan de Manejo Ambiental, incluyendo lo establecido en el numeral 14, del Artículo Tercero de la Resolución 225 del 11 de marzo de 2002 y Artículo Cuarto de la Resolución 2386 del 29 de octubre de 2010 para los periodos de los ICA No 3 y 4, así como para el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017. Lo anterior, en cumplimiento del Numeral 9 del Artículo Primero del Auto 429 del 14 de febrero de 2014.

(…)

4.56. Presentar los soportes que evidencien la implementación de acciones dentro del plan de contingencias para el derrame de combustibles en el corredor férreo que se encuentra en operación para los periodos de los ICA No 3 y 4, así como para el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017. Lo anterior, en cumplimiento del Numeral 14 del Artículo Primero de la Resolución 150 del 18 de febrero de 2014. (…)

Pues bien, esta Autoridad Ambiental, en vista del incumplimiento de la sociedad procedió a realizar evaluación técnico ambiental al proyecto por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, evidenciando en este, que el incumplimiento de la obligación contenida en el Plan de Manejo Ambiental y los requerimientos posteriores de los actos administrativos, por parte de la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S, se considera que tiene una muy alta probabilidad de afectación ambiental, en razón a que la no implementación, no ejecución y no presentación de los respectivos soportes que permitan identificar las medidas y actividades impuestas en la obligación descrita, pone en



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

riesgo el bien de protección suelo y componentes socioeconómicos, ello en consideración a lo argumentado por la sociedad:

“(…) lo anterior teniendo en cuenta que no tiene un análisis de riesgo de los diferentes panoramas que se presentan y se han presentado en las etapas de ejecución, rehabilitación y operación del proyecto. La comunidad ha quedado desatendida pues la desinformación y falta de procedimientos es ante una eventual emergencia en caso de: inundaciones, derrames, derrumbes, explosiones, sabotajes, atentados entre otros no saben cómo actuar a quien dirigirse, no hay un plan enfocado a la prevención y minimización del riesgo; todo lo contrario, se desconocen las medidas para atender cualquier escenario de una contingencia y/o emergencia. (...)”

Igualmente, señala el mismo Concepto Técnico que la misma omisión en el debido cumplimiento de lo establecido mediante la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, conlleva un posible riesgo sobre el bien de protección del suelo, además de afectar el aspecto socioeconómico, puesto que la mencionada resolución contempla el Plan de Contingencias con base en riesgos endógenos y exógenos asociados al proyecto como: Inundaciones, derrames, derrumbes, explosiones, sabotajes, atentados y accidentes, así como los procedimientos de emergencia que permitan la rápida movilización de los recursos humanos y técnicos en caso de una contingencia en relación a la rehabilitación del corredor férreo, lo anterior en consideración a siguiente:

“(…) Desde que la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., asumió la cesión no se cuenta con plan de contingencias, en este sentido se desconoce el manejo de las emergencias presentadas en la operación del proyecto con los cuales se ponen en riesgo varios bienes de protección como son:

- **Socioeconómico:** *La población del área de influencia directa del proyecto desconoce por completo como debe proceder y a quien hay que dirigirse ante un evento ocasionado por situaciones tales como inundaciones, derrames, atentados, sabotajes, accidentes tanto de los transeúntes, usuarios y operadores de la red ferroviaria, en el último seguimiento se observa un total abandono no hay señalización, la que fue entregada no se le realiza mantenimiento. Adicional a lo anterior se conoce que se han reportado accidentes tales como descarrilamiento e inundaciones las cuales no se les prestó atención y manejo adecuado en el momento que sucedieron; al entrevistar a la comunidad informan que no hay un centro de atención al ciudadano. Con estos hechos se observa que se la comunidad involucrada en el proyecto y sus bienes se encuentran en riesgo ante cualquier evento de emergencia que se presente no hay procedimiento, no hay medidas de mitigación, prevención, control, seguimiento orientadas a la orientación de la protección y minimización de impactos negativos en la comunidad.*
- **Suelo:** *Al no implementar, ejecutar y poner en marcha un plan de emergencias y contingencias se expone el suelo ante un evento de derrame de los materiales que se transportan, de los combustibles que emplean las maquinarias, los plaguicidas que se emplean como matamalezas, no se tienen medidas de prevención, control y seguimiento y/o posibles impactos negativos sobre el mismo; poniendo en riesgo sus características físicoquímicas que afectan la calidad y disponibilidad del mismo.*

De este hecho es vital resaltar que este procedimiento es un instrumento de manejo y control fundamental en el desarrollo del proyecto pues permite hacer un análisis de riesgo, permite ejecutar un conjunto de normas, procedimientos y acciones básicas de respuesta que se deberían tomar para afrontar de manera oportuna, adecuada y efectiva, la eventualidad de incidentes, accidentes y estados de emergencias que pudieran ocurrir tanto en el área de influencia directa como indirecta, minimizando el riesgo sobre las personas, aspectos socioeconómicos y los bienes de protección como el suelo. (...)”

Finalmente, esta Autoridad Ambiental, logra evidenciar que la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S viene incumpliendo de manera reiterada las acciones y medidas a implementar el Plan de Contingencias que tiene como objetivo la prevención, mitigación y puesta en marcha ante un evento no deseado en los factores abióticos, bióticos y socioeconómicos, infracción que inicio con la fecha de ejecutoria de la Resolución No. 1404 en la cual la sociedad asumió la cesión parcial de estas obligaciones, tal como se sustentó



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

en el análisis de este hecho; en cuanto a la fecha final se encuentra vigente esta obligación puesto que la sociedad no allega información referente que permita dar cumplimiento.

DÉCIMO CARGO

a) **Acción u omisión:** No disponer en las ZODMES que se tenían autorizadas los residuos sólidos retirados se la vía férrea generados por los deslizamientos que se presentaron a causa de la ola invernal de 2010 a 2011.

b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatorio y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se toma como fecha de inicio la fecha de constancia de ejecutoria de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, esto es el 3 de enero de 2011, debido a que quedan en total vigencia las decisiones tomadas tanto en la precitada Resolución y en la Resolución No. 1404 de julio de 2010, por la cual se autorizó la cesión parcial del Plan de Manejo Ambiental y que fue objeto de recurso de reposición.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: De acuerdo con el análisis realizado por el Concepto Técnico no se encontraron evidencia que permitan establecer el cumplimiento de la obligación.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.

18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- Numeral 3 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de diciembre de 2010.
- Artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
- Numeral 10 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.
- Numeral 8 del artículo primero de la Resolución No. 150 del 14 de febrero de 2014.
- Numeral 7 del artículo primero de la Resolución No. 150 del 14 de febrero de 2014.
- Numeral 9 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015.
- Numeral 4.49 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

e) Concepto de la infracción:

Mediante los numerales 3 y 4 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial establece la periodicidad con la que se deberá ejecutar las actividades de ubicación y manejo de botaderos entre otras. Adicionalmente se señala la ubicación de los botaderos autorizados por dicha autoridad ambiental, como se cita a continuación.

“(…) ARTICULO TERCERO. - El PMA que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A. al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el PMA presentado, a la normatividad ambiental vigente y a las obligaciones que se señalan a continuación:

3. La Sociedad Tren de Occidente S.A., en lo relacionado al Programa de reducción, reutilización y reciclaje de residuos, deberá ejecutar dentro trimestre quinto y el trimestre quince del proyecto, las actividades de: ubicación y manejo de botaderos, retiro y reutilización de balasto y sub balasto.

4.-La Sociedad Tren de Occidente S.A., solo podrá utilizar para el desarrollo del proyecto los botaderos autorizados por este Ministerio:

*Córdoba (K16 P14 al K17 P1).
Triana-La Delfina (K45 P16/17).
La Delfina-Cisneros (K50 P16/17).
La Defina-Cisneros (K53 P10111).
La Delfina-Cisneros (K54 P3/4).
Cisneros-El Naranjo (K57 P1/2).
Loboguerrero-Dagua (sic) (K71 P11/12).
Dagua-San Joaquín (K87 P13).
San Joaquín-Palmar (K92 P11/12).*



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

*El Palmar-Centella (K102 P2/3).
La Cumbre-Cresta de Gallo (K131 P20).
Bellavista-Manzanillo (K145 P9/10)
K - Kilómetro, P-Plano de referencia. (...)”*

Por medio de la Resolución No.1404 del 19 de julio de 2010, modificada por la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, ambas proferidas por el otrora Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante la Resolución No. 0225 de 11 de marzo de 2002, de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. En la parte resolutive de la Resolución 2386 del 29 de noviembre de 2010, dentro de las consideraciones del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se indica:

“(...) ARTÍCULO CUARTO: Aclarar el Numeral 4 del Artículo Quinto de la Resolución 1404 de 19 de julio de 2010, el cual quedará así:

4. Los derechos y obligaciones generales establecidas en los artículos: tercero, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, décimo primero, décimo segundo, décimo tercero, décimo cuarto, décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno, vigésimo, y vigésimo primero de la resolución 225 del 11 de marzo de 2002, así como en los actos administrativos de seguimiento y control como consecuencia de la resolución objeto de cesión, específicamente para la operación, mantenimiento y conservación de los tramos férreos que quedan a cargo la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. y la rehabilitación y reconstrucción de los tramos del corredor férreo que quedan a cargo de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., y conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)”

En ese sentido, la Autoridad Ambiental realizó visita de control y seguimiento efectuada al área del proyecto del 7 al 9 de julio de 2011, producto de la cual se emitió el concepto Técnico No. 400 del 22 de marzo de 2012, por medio del cual se determinó el grado de cumplimiento de la Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 y los demás actos administrativos, se resaltan los siguientes apartes del concepto, así:

“(...) La Sociedad Ferrocarril del Oeste, manifiesta no tener conocimiento del PMA original incluido en el estudio objeto de evaluación por parte de este Ministerio para la expedición de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002 y los correspondientes ajustes que han sido requeridos durante el proceso de seguimiento del proyecto, igualmente no han realizado ningún ICA ya que, según ellos, todo esto lo ha manejado la empresa Tren de Occidente. Se observó que la Sociedad Ferrocarril del Oeste no quiere comprometerse con la realización de las actividades contenidas en las fichas del PMA ya que generan costos económicos.

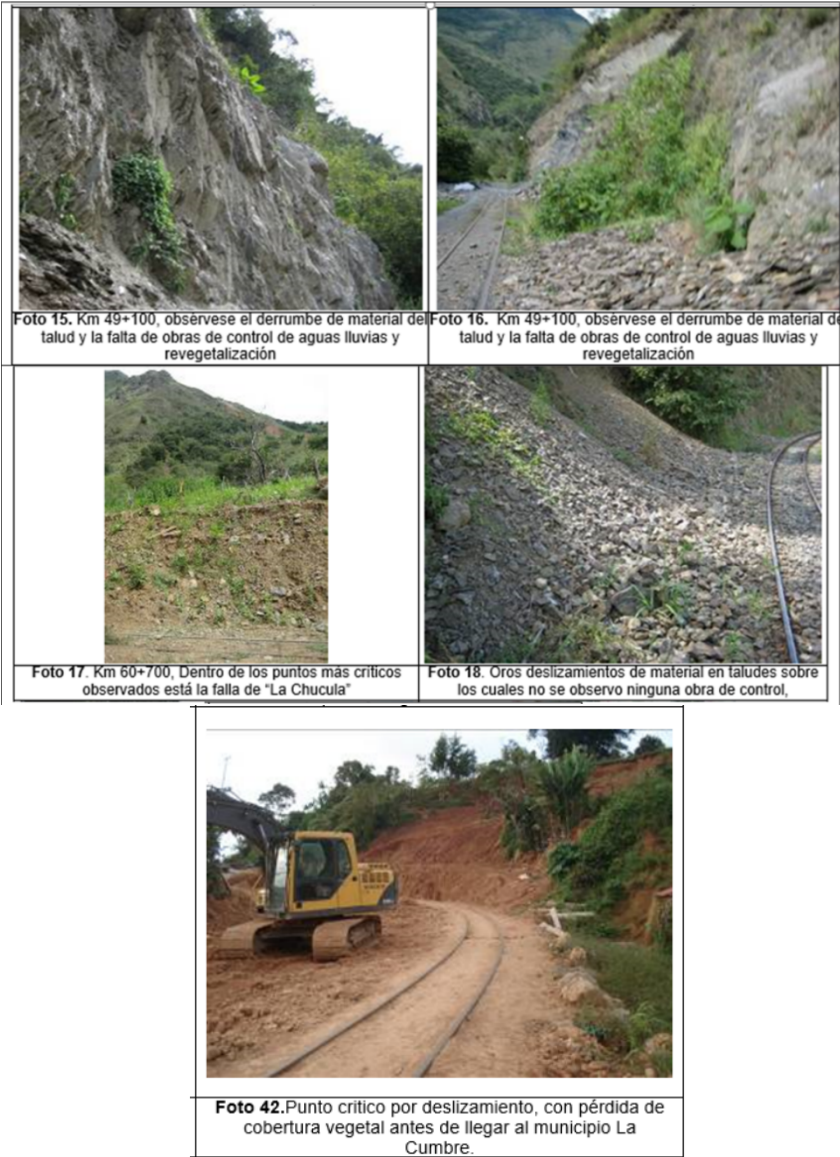
(...)

En la visita de seguimiento se evidenció que la empresa Sociedad Ferrocarril del Oeste S.A., no ha presentado ningún ICA, ni tiene ajustado el PMA para las actividades de operación, mantenimiento y conservación del corredor férreo cedido. (...)”

A su vez, el Concepto Técnico No. 400 del 22 de marzo de 2012, que fue acogido por Auto No. 1938 del 25 de junio de 2012, contiene el siguiente registro fotográfico en el que se muestra a el incumplimiento para el momento de la obligación en mención:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”



Fuente: Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020.

En consideración de lo expuesto en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, acogido mediante Auto No. 0429 del 14 de febrero de 2014, se solicita a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., lo siguiente:

“(…) “ARTICULO PRIMERO. Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado "Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico", y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

10. Informar las zonas en las cuales se efectuó la disposición del material sobrante generado por el retiro de éstos en los puntos donde se afectó la vía férrea por la ola invernal. Incluir registro fotográfico de la disposición, en cumplimiento a lo establecido en el numeral 3 y 4 del Artículo Tercero de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002 y Artículo Cuarto de la Resolución 2386 de 29 de octubre de 2010. (…)"

Posteriormente, esta Autoridad Ambiental profiere la Resolución No. 150 del 14 de febrero de 2014, a través de la cual impone a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A unas obligaciones adicionales, así:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

“(…) ARTÍCULO PRIMERO. - Imponer a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., las siguientes obligaciones adicionales, quien deberá presentar registros y soportes de su cumplimiento, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo:

8. Presentar un informe del estado actual de los botaderos autorizados, incluyendo los datos específicos para los seis (6) sitios activos (según la información dada en la visita) para estos debe incluir, volumen dispuesto, registro de la construcción de los sistemas para manejo de aguas y las medidas para los cierres de los mismos. (...)”

En consideración de lo anteriormente requerido, esta Autoridad Ambiental, en cumplimiento de sus funciones realizó visita de control y seguimiento los días del 2 al 4 de octubre de 2014, producto de la cual se emitió el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, el cual fue acogido mediante el Auto No. 5074 del 15 de noviembre de 2015, del que se resalta lo siguiente respecto al hecho analizado:

“(…) ARTICULO PRIMERO. Requerir a la Sociedad Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, para que de manera inmediata presente a esta Autoridad los soportes de la ejecución de las siguientes obligaciones:

7. Presentar los permisos de la CVC y Alcaldía de La Cumbre, para el uso de un predio privado como ZODME producto de la limpieza del corredor en el K1 25+650 y los soportes de la disposición de sobrantes en el K98+100, en cumplimiento al Numeral 4 del Artículo Primero de la Resolución 150 de 18 de febrero de 2014.

9. Presentar un estudio de Las zonas a utilizar para disponer los sobrantes de los deslizamientos que se presentan en el corredor concesionado durante la operación, la información debe contener los criterios exigidos por este despacho para la autorización de los ZODMES, en cumplimiento al Numeral 7 del Artículo Primero de la Resolución 150 de 18 de febrero de 2014. (...)”

Posteriormente, se induce que dadas unas condiciones de susceptibilidad a los movimientos en masa del área de influencia de la red ferroviaria y a causa de los fenómenos de variabilidad climática, se presentaron otros eventos sobre el corredor férreo, según lo reportado en el documento denominado, “Informe de implementación del Plan de Manejo Ambiental para las labores de operación, mantenimiento y conservación del corredor férreo”, allegado a la Autoridad Ambiental mediante radicado No. 4120-E1-18708 de mayo de 2013, en el que se argumenta que por parte de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se realizaron las actividades de recolección, transporte y disposición final de los residuos, sin embargo, no reposan evidencias que permitan establecer si se realizó un adecuado manejo y disposición final, por lo que se presume que con la conducta posiblemente generó impactos ambientales negativos al suelo.

Ahora bien, de acuerdo con lo evidenciado en la visita de seguimiento realizada los días del 7 al 9 de mayo de 2018 y lo consignado en el Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018, acogido por el Auto No. 08762 del 27 de diciembre de 2018, se evaluó el cumplimiento de las obligaciones del proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico”, así como los requerimientos efectuados en razón del seguimiento ambiental adelantados, por lo que esta Autoridad estimó procedente acoger las recomendaciones dadas por el referido Concepto Técnico de la siguiente manera:

“(…) ARTÍCULO PRIMERO. Requerir La sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones y allegar los soportes en un plazo no mayor a tres meses, esto es al día siguiente de la ejecutoria del presente acto administrativo, la respectiva información documental, soportes y/o registros de cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales, conforme con las consideraciones realizadas en la parte motiva de este Auto:

(...)

4. De los Actos Administrativos

“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

4.49. Informar las zonas en la cuales se efectuó la disposición del material sobrante generado por el retiro de estos en los puntos donde se afectó la vía férrea por la ola invernal. Incluir registro fotográfico de la disposición, en cumplimiento a lo establecido en el numeral 3 y 4 del Artículo tercero de la Resolución 225 del 11 de marzo de 2002 y Artículo Cuarto de la Resolución 2386 del 29 de octubre de 2010 para el periodo del CA No 4, así como para el periodo correspondiente al ICA No 5 comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 31 de octubre de 2017. Lo anterior, en cumplimiento del Numeral 10 del Artículo Primero del Auto 429 del 14 de febrero de 2014. (...)”

En concordancia con las consideraciones expuestas en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, acogido por medio del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, cual señala dentro de sus consideraciones que con la conducta verificada en campo se pudo evidenciar entre otros aspectos, el presunto incumplimiento ambiental, toda vez que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, hoy FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., incumplió en reiteradas oportunidades con lo establecido en FICHA 3. Programa de reducción, reutilización y reciclaje de residuos del Plan de Manejo Ambiental, los numerales 3 y 4 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, el artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, el artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, el artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, los numerales 7 y 9 del artículo primero del Auto No. 5074 del 15 de noviembre de 2015 y el numeral 4.49 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

Es por ello, que esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2010, considero necesario realizar la evaluación técnico ambiental de la mencionada obligación, a fin de evaluar la procedencia de formular o no cargos por el reiterado incumplimiento, como resultado de esto, se pudo constatar que la omisión, reiterada de no realizar una gestión integral de los residuos en cuanto a su manejo y disposición final, generó un riesgo al ambiente, que pusieron en riesgo el bien de protección suelo, agua y aire, ello en consideración a que se desconoce si los residuos fueron dispuestos o no dentro de las áreas autorizadas para tal fin, autorizada mediante Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, de igual manera lo establecido en el literal I del Artículo 8 Decreto – Ley 2811 de 1974, considera un factor que deteriora el ambiente la inadecuada disposición de residuos se considera un factor que deteriora el ambiente.

Igualmente, se llevó a la conclusión que la reiterada omisión del programa establecido en la Ficha 3, tuvo una probabilidad de afectación alta, teniendo en cuenta que, es necesario que el lugar donde se realice la disposición de residuos cumpla con una serie de condiciones técnicas de diseño y operación que permitan controlar y minimizar los impactos ambientales, para que se efectúe la confinación y aislamiento de dichos residuos, al respecto el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre considero que:

“(…) que dentro de las medidas mínimas de manejo deben estar el diseño de las obras de drenaje y de control de sedimentos, el establecimiento de barreras vivas para evitar el impacto visual, evaluar la cercanía a los cuerpos hídricos, las condiciones de estabilidad del terreno, entre otras. Po lo anterior se considera que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.AS al no informar a la Autoridad Ambiental sobre si se implementaron o no las medidas de manejo y disposición de residuos generados por los continuos deslizamientos que se presentaron sobre el corredor férreo imposibilitó a la ANLA, tener certeza si para la ejecución de las actividades se desarrollaron de forma eficiente las medidas para prevenir, mitigar, corregir, y compensar los posibles impactos negativos generados sobre el recurso suelo u otros. (...)”

Finalmente, esta Autoridad Ambiental, logra evidenciar que la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., ha incumplido en varias ocasiones las obligaciones impuestas mediante los Actos Administrativos señalados, situación que genera desconocimiento del estado de dichas obligaciones, ocasionando la interrupción de esta Autoridad al debido seguimiento y control ambiental de algunas actividades del proyecto, es por ello y por lo anteriormente expuesto que se considera procedente formular cargo en el presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

ÚNDECIMO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No presentar los monitoreos de las obras ambientales adelantadas en el corredor férreo, especialmente en el K36+250, K36+450, K36+600, K37+700 y K38+000.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatorio y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se toma como fecha de inicio la fecha de constancia de ejecutoria de la Resolución 2386 del 29 de noviembre de 2010, esto es el 3 de enero de 2011, dado que a partir de esa fecha quedaron en total vigencia las decisiones tomadas tanto en la precitada Resolución como en la Resolución 1404 de julio de 2010, por la cual se autorizó la cesión parcial del Plan de Manejo Ambiental en la que se estableció que la sociedad FERROCARRIL DE OESTE S.A., hoy FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S debía dar cumplimiento, entre otras obligaciones, a las establecidas en el numeral 13.1 del artículo tercero de la Resolución 225 del 11 de marzo de 2002.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental se establece que la Sociedad, no ha remitido la información para dar por concluido este incumplimiento, con la remisión de los ajustes al PMA.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.

18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- Subnumeral 13.1 del Numeral 13 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de diciembre de 2010.
- Numeral 1 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.
- Numeral 4 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015.
- Literal I artículo 8 del Decreto-Ley 2811 de 1974.

e) Concepto de la infracción:

Por medio de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002 en referencia al plan de contingencias se tiene:

“(…) ARTICULO TERCERO. - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente y a las obligaciones que se señalan a continuación: (...)”

13.-La sociedad Tren de Occidente S.A., deberá cumplir estrictamente con todas las actividades descritas en el Plan de seguimiento y monitoreo, así:

13.1.- Plan de monitoreo de las obras ambientales: deberá realizar el control pertinente antes y después de la ejecución de todas las obras ambientales (cunetas, muros de contención, filtros, disipadores de energía, rehabilitación de alcantarillas, en piedra pegada, trampas de grasas y refuerzos con geotextil). (...)”

De conformidad con seguimiento con visita al proyecto realizada los días del 07 al 09 de julio de 2011, que originó el Concepto Técnico No. 400 del 22 de marzo 2012, acogido mediante Auto No. 1938 de 25 de junio de 2012, se estableció por parte de la Autoridad Ambiental, lo siguiente:

“(…) En la visita de seguimiento se evidenció que la empresa viene atendiendo sectores donde por circunstancias de la última ola invernal se presentaron deslizamientos con taponamiento e impedimento de movilidad del Tren.

No obstante que los derechos y obligaciones de la “Sociedad Ferrocarril del Oeste S.A.”, para la operación, mantenimiento y conservación de los corredores férreos desde Buenaventura (K0+000) - Zaragoza (K334+147) y Ramal Zarzal (K298+007) - La Tebaida (K340+478), se derivan de la Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, la empresa, no tiene definido un PMA para dichas actividades.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

En tal sentido este Ministerio considera pertinente requerir a la empresa “Sociedad Ferrocarril del Oeste S.A.” para que presente el PMA ajustado sobre la base del aprobado, para las actividades de Operación, Mantenimiento y Conservación del tramo objeto de cesión, teniendo en cuenta las observaciones del presente Concepto Técnico. (...)”

Pues bien, en consideración de lo evidenciado en el mencionado Concepto técnico, la Autoridad Ambiental requirió a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, lo expuesto a continuación:

“(...) ARTICULO PRIMERO. Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico”, y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(...)

11. Presentar el resultado de los monitoreos de las obras ambientales adelantadas en el corredor férreo, especialmente en el K36+250, K36+450, K36+600, K37+700 y K38+000, de acuerdo con lo establecido en el literal 13. 1, numeral 13 del Artículo Tercero de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002 y Artículo Cuarto de la Resolución 2386 de 29 de octubre de 2010. (...)”

Posteriormente, mediante visita técnica efectuada los días del 13 al 15 abril de 2013, que dio las bases para expedir el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre 2013, acogido por el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014 y la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, en este se pudo establecer que, aunque se ejecutaron las obras ambientales para mitigar los efectos causados por la ola invernal del 2010 - 2011, no se realizaron los respectivos monitoreos teniendo en cuenta que la información presentada en el ICA 1 y 2, lo anterior quedó plasmado en el precitado concepto técnico de la siguiente forma:

“(...) “FICHA 4 RESTURACIÓN MORFOLÓGICA, ESTABILIDAD GEOTÉCNICA Y MANEJO DE CORTES

(...)

Adicionalmente presenta el Concesionario la propuesta “Diseños para la Resolución de los siete puntos críticos localizados en la línea del Ferrocarril del Pacífico, financiados por el Fondo de Adaptación” donde se establece el presupuesto y cronograma para la elaboración de los diseños y obras a adelantar los cuales según lo establecido no superará los doce (12) meses. La fecha de este documento es diciembre de 2012.

De acuerdo con lo anterior, si bien define el Concesionario que se van a adelantar acciones definitivas para los sitios críticos, las medidas aún no se han implementado, de hecho, no se han adelantado los diseños correspondientes teniendo en cuenta que la ola invernal se presentó en los años 2010 y 2011. (...)”

Pues bien, de acuerdo con lo descrito en el referido Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre 2013 la sociedad FERROCARIL DEL OESTE S.A, en el ICA 2 presenta un registro fotográfico, se anexa una propuesta denominada “Diseños de los siete puntos críticos localizados en la línea Ferrocarril del Pacífico, financiados por el fondo de Adaptación” de diciembre de 2012, así como la descripción de las acciones adelantadas para la mitigación de los efectos generados por la ola invernal de 2010 – 2011, dentro de las cuales se encuentra la construcción de muros de gavión, obras que fueron corroboradas durante la visita de control y seguimiento realizada por la Autoridad Ambiental, pero no se presenta el monitoreo efectuado a las obras por lo que por medio del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, nuevamente se reitera:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

“(…) ARTICULO PRIMERO-. Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado "Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico", y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(…)

11. Presentar el resultado de los monitoreos de las obras ambientales adelantadas en el corredor férreo, especialmente en el K36+250, K36+450, K36+600, K37+700 y K38+000, de acuerdo con lo establecido en el literal 13. 1, numeral 13 del Artículo Tercero de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002 y Artículo Cuarto de la Resolución 2386 de 29 de octubre de 2010. (…)"

Posteriormente, la Autoridad Ambiental en ejercicio de sus funciones realizó visita de control y seguimiento al área del proyecto “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico S.A.S”, los días del 02 al 04 de octubre de 2014, producto de la cual se emitió el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, el cual dentro de sus consideraciones recalcó lo siguiente respecto al hecho objeto de análisis:

“(…) Mediante ICA 2, la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, establece lo siguiente:

Se proyectaron las obras a ejecutar luego de los monitoreos de las ambientales realizando en el corredor férreo concesionado, Ver Anexo 4, monitoreo.

Adicionalmente en cumplimiento de ese plan establece la empresa que realizó el monitoreo de las obras ambientales mediante recorridos de revisión exhaustiva de las obras construidas en el corredor férreo, adicionalmente indica que en el anexo 4 presenta la identificación de los sitios que requieren intervención, así como el tipo de obra sugerida.

De acuerdo con la información aportada se encuentra que el monitoreo de las obras no se realizó según lo establecido en la presente obligación, ya que lo que se requiere es efectuar el control de las obras antes y después de la ejecución de las mismas, en tal sentido debió presentar el reporte del monitoreo realizado en las obras llevadas a cabo en el K42+500 K60+100, K60+400, K125+750, K177+00 K240+00 y K328+00, documentación que no es soportada y por tanto no hay evidencia de la realización de esta actividad. (…)"

Ahora bien, teniendo en cuenta las consideraciones del Concepto Técnico No. 3600, se profirió el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2014, mediante el cual la Autoridad Ambiental, reiteró el requerimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S, en los siguientes términos:

“(…) ARTICULO PRIMERO-. Requerir a la Sociedad Ferrocarriles del Pacifico S.A.S, para que de manera inmediata presente a esta Autoridad los soportes de la ejecución de las siguientes obligaciones:

(…)

4. Dar cumplimiento con el plan de monitoreo de las obras ambientales, de acuerdo con 10 dispuesto en el numeral 13.1 del Artículo Tercero de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002 y Numeral 11 del Artículo Primero del Auto 429 de 14 de febrero de 2014. (…)"

Es por ello, que esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2010, considero necesario realizar la evaluación técnico ambiental de la mencionada obligación, a fin de evaluar la procedencia de formular o no cargos por el reiterado incumplimiento, como resultado de esto, se pudo constatar que

la omisión, reiterada de no realizar una gestión integral de los residuos en cuanto a su manejo y disposición final, generó un riesgo al ambiente, que pusieron en riesgo el bien de



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

protección suelo, agua y aire, ello en consideración a que se desconoce si los residuos fueron dispuestos o no dentro de las áreas autorizadas para tal fin, autorizada mediante Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, de igual manera lo establecido en el literal I del Artículo 8 Decreto – Ley 2811 de 1974, considera un factor que deteriora el ambiente la inadecuada disposición de residuos se considera un factor que deteriora el ambiente.

Igualmente, como resultado del análisis realizado, se logró concluir que sin la entrega de la información soportes y registros de los monitoreos de las obras ambientales adelantadas en el corredor férreo por parte de la sociedad FERROCARRIL DE OESTE S.A., hoy FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S, especialmente en el K36+250, K36+450, K36+600, K37+700 y K38+000, esta Autoridad Ambiental fue impedida para realizar controles permanentes y disponer de información técnica objetiva que le permitiera efectuar análisis comparativos sobre el estado real de los recursos naturales y verificar si se efectuó la implementación de las medidas de manejo establecidas en el Plan de monitoreo de las obras ambientales que le fueron impuestas a la Sociedad por medio de sub-numeral 13.1 del numeral 13 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002. Lo anterior conlleva a que se genere un incumplimiento normativo grave, en consecuencia, se considera procedente formular cargo en el presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental.

DUOÉCIMO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No presentar el resultado de los monitoreos de suelos para las obras civiles adelantadas en el marco de la conservación del corredor férreo, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental-PMA.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatorio y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se toma como fecha de inicio la fecha de constancia de ejecutoria de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, esto es el 3 de enero de 2011, dado que a partir de esa fecha quedaron en total vigencia las decisiones tomadas tanto en la precitada Resolución como en la Resolución No. 1404 de julio de 2010, por la cual se autorizó la cesión parcial del Plan de Manejo Ambiental en la que se estableció que la sociedad FERROCARRIL DE OESTE S.A., hoy FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S debía dar cumplimiento, entre otras obligaciones, a las establecidas en el sub-numeral 13.3 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se establece que la Sociedad, no ha remitido la información para dar por concluido este incumplimiento, con la remisión de los ajustes al PMA.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.

3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.

14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.

25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- Sub-numeral 13.3 del numeral 3 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 24 de diciembre de 2010.
- Numeral 12 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.
- Numeral 5 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015.
- Numeral 2 del artículo primero de la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015.
- Numeral 2.3 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

e) Concepto de la infracción:

El entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, estableció en el sub-numeral 13.3 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, lo citado a continuación:

“(…) ARTICULO TERCERO: - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente en la obligación que se señala a continuación:



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

(...)

13.- La sociedad Tren de Occidente S.A, deberá cumplir estrictamente con todas las actividades descritas en el Plan de seguimiento y monitoreo, así:

(...)

13.3. Plan de Monitoreo de Suelos, el monitoreo de suelos deberá realizarse a partir de la revisión periódica de la capa superior del suelo, ubicada en el derecho de vía del corredor férreo, con el fin de prestar atención a las obras y medidas que se tomen en las superficies afectadas. Se deberá realizar comparando las áreas antes de ser intervenidas con las superficies que sean afectadas y se determinarán si las superficies fueron recuperadas al finalizar el tramo en cuestión, de lo contrario la Empresa deberá tomar medidas ambientales pertinentes para la recuperación. (...)

Por medio de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, modificada por la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, ambas proferidas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante la Resolución No. 0225 de 11 de marzo de 2002, de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con el NIT.900.225.133-2, específicamente para los corredores férreos Buenaventura (K0+000) – Zaragoza (K334+147) y Ramal Zarzal (K298+007) - La Tebaida (K340+478).

En la Resolución No, 2386 del 29 de noviembre de 2010, dentro de las consideraciones del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se indica:

“(…) ARTÍCULO CUARTO: Aclarar el Numeral 4 del Artículo Quinto de la Resolución 1404 de 19 de julio de 2010, el cual quedará así:

(...)

4. Los derechos y obligaciones generales establecidas en los artículos: tercero, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, décimo primero, décimo segundo, décimo tercero, décimo cuarto, décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno, vigésimo, y vigésimo primero de la resolución 225 del 11 de marzo de 2002, así como en los actos administrativos de seguimiento y control como consecuencia de la resolución objeto de cesión, específicamente para la operación, mantenimiento y conservación de los tramos férreos que quedan a cargo la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. y la rehabilitación y reconstrucción de los tramos del corredor férreo que quedan a cargo de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., y conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)”

Posteriormente, la Autoridad Ambiental, realiza visita al área del proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013, producto de esta se emite el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, acogido por medio del Auto No. 0429 del 14 de febrero de 2014. De la visita de campo se resalta que, respecto al hecho analizado, se encontró que la sociedad había realizados la construcción de obras civiles para la conservación y óptimo funcionamiento del corredor férreo entre el tramo Buenaventura – Palmira, por lo que se considera que la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S, debió realizar el monitoreo de suelos, como se resalta a continuación:

“(…) Teniendo en cuenta que la empresa ha realizado obras de carácter civil para la conservación del corredor férreo entre el tramo Buenaventura - Palmira, se considera que el presente requerimiento es aplicable y en tal sentido, verificado el “Informe de implementación del PMA” presentado por el concesionario no se encuentran los resultados de los monitoreos de suelos según el alcance definido en el numeral aquí evaluado. (...)”

En consecuencia, a través de Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, se advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado "Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico", y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

“(…) 12. Presentar el resultado de los monitoreos de suelos para las obras civiles adelantadas en el marco de la conservación del corredor férreo, de acuerdo con lo establecido en el literal 13.3, numeral 13 del Artículo Tercero de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002 y Artículo Cuarto de la Resolución 2386 de 29 de octubre de 2010. (…)”

Posteriormente, se realiza nuevamente visita de control y seguimiento al proyecto del 02 al 04 de octubre de 2014 producto de esta se emitió el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, acogido por el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015. De acuerdo con el análisis realizado respecto al hecho objeto de análisis en la parte conceptual, se indica que en el ICA 2 la empresa no presenta monitoreos de suelos, y resalta que el no realizar los monitoreos puede generar el deterioro del medio hasta el punto de desencadenar un impacto no previsto así:

“(…) “En el ICA 2 la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A.S no presenta registro de los monitoreos de suelos, para los sitios intervenidos o que va a intervenir como parte del plan de normalización que está implementado actualmente

4. ANÁLISIS DE LA EFECTIVIDAD DE LAS MEDIDAS DE MANEJO Y DE LA TENDENCIA DE LA CALIDAD DEL MEDIO**4.1 Medio Abiótico****Impacto**

Deslizamiento de taludes

Monitoreo y seguimiento de suelos

Teniendo en cuenta que la zona donde se encuentra ubicado el proyecto presenta suelos con una alta dinámica y que los mismos aún no presentan, condiciones de madurez, es evidente que se presenten deslizamientos de material en los taludes que se encuentran a los costados del corredor férreo lo cual lleva a una afectación del recurso suelo, esto aunado a que las medidas implementadas han sido en la mayoría de los casos temporales o inexistentes como ocurre actualmente en el K328+000 del ramal Zarzal – La Tebaida, por lo que la tendencia de la calidad del medio es al deterioro, ya que hasta no asumir obras definitivas continuará un proceso de arrastre de material que afecta no solo el corredor sino e área de influencia con efectos en algunos casos catastróficos. (…)”

En conformidad con lo encontrado en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, el cual fue acogido mediante el Auto No. 5074 del 15 de noviembre de 2019, del que se resalta lo siguiente respecto al hecho analizado:

*“(…) **ARTICULO PRIMERO.** Requerir a la Sociedad Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, para que de manera inmediata presente a esta Autoridad los soportes de la ejecución de las siguientes obligaciones:*

5. Dar cumplimiento al plan de monitoreo de suelos, de acuerdo con lo establecido en el numeral 13.3 del Artículo Tercero de la Resolución 0225 de 11 de marzo de 2002 y el Numeral 12 del Artículo Primero del Auto 429 de 14 de febrero de 2014. (…)”

De acuerdo con las consideraciones establecidas en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, ANLA profiere la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, a través de la cual impone a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., unas medidas



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

ambientales adicionales a fin de que las mismas, garanticen un adecuado manejo ambiental del proyecto, así:

“(…) ‘ARTICULO PRIMERO. El Concesionario Ferrocarriles del Pacífico S.A.S, deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones adicionales y presentar a esta Autoridad los soportes que acrediten su cumplimiento, en el próximo Informe de Cumplimiento Ambiental - ICA:

2. En alcance a la ficha PMF2 - Obras, Medidas y Actividades de Protección y Manejo de Suelos. Efectuar una evaluación de los sitios donde se han presentado derrumbes durante los años 2013-2014 y 2015, con el fin de establecer las medidas de manejo que se requieran adoptar, si es el caso. (…)”

Pues bien, para los días del 7 al 9 de mayo de 2018, se realizó visita de seguimiento, que quedó consignada en el Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018, que fue acogido por el Auto No. 08762 del 27 de diciembre de 2018, en donde se evaluó la información existente en el expediente LAM5348 y el cumplimiento de las obligaciones de la Licencia Ambiental otorgada para el desarrollo del proyecto, y en consideración se efectuaron los siguientes requerimientos:

“ARTÍCULO PRIMERO. Requerir La sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones y allegar los soportes en un plazo no mayor a tres meses, esto es al día siguiente de la ejecutoria del presente acto administrativo, la respectiva información documental, soportes y/o registros de cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales, conforme con las consideraciones realizadas en la parte motiva de este Auto:

(…)

2.3. Presentar para el periodo de los ICA No 3, 4 y 5, la correspondiente Ficha de seguimiento y Monitoreo: Plan de monitoreo de calidad del agua que incluya información y/o soportes del cumplimiento de las mediciones. La Ficha deberá presentarse de conformidad el formato ICA-1ª Estado de cumplimiento de los programas que conforman el Plan de Manejo Ambiental, del Manual de Seguimiento Ambiental de proyectos del Ministerio del Medio Ambiente (Anexo AP-2) de la Ficha de Seguimiento y Monitoreo: Plan de monitoreo de suelos. (…)”

Es por ello, que esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2010, considero necesario realizar la evaluación técnico ambiental de la mencionada obligación, a fin de evaluar la procedencia de formular o no cargos por el reiterado incumplimiento, como resultado de esto, se pudo constatar que la omisión, reiterada de no entregar la información, los soportes y registros de los monitoreos de suelos para las obras civiles adelantadas en el marco de la conservación del corredor férreo por parte de la sociedad FERROCARRIL DE OESTE S.A., hoy FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S, se impidió que esta Autoridad Ambiental realizara los controles permanentes y disponer de información técnica objetiva que le permitiera efectuar análisis comparativos sobre el estado real de los recursos naturales generando un incumplimiento normativo grave. Lo anterior conlleva a que se considere procedente formular cargo en el presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental.

DÉCIMO TERCERO CARGO

- a) Acción u omisión:** No tramitar los permisos mineros y ambientales de las fuentes de materiales utilizadas para aprovisionarse de arena para la operación de los trenes y de los elementos requeridos para la conservación de la vía; así como el permiso de ocupación de cauce temporal para las actividades realizadas en el K60+100- Quebrada La Ceniza; y los soportes de la importación de las traviesas de madera.
- b) Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se toma como fecha de inicio la fecha de constancia de ejecutoria de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, dado que a partir de esa fecha quedaron en total vigencia las decisiones tomadas tanto en la precitada Resolución como en la Resolución No. 1404 de julio de 2010, por la cual se autorizó la cesión parcial del Plan de Manejo Ambiental en la que se estableció que la sociedad FERROCARRIL DE OESTE S.A., hoy FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S debía dar cumplimiento, entre otras obligaciones, a las establecidas en el artículo décimo segundo de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se establece que la Sociedad, no ha remitido la información para dar por concluido este incumplimiento, con la remisión de los ajustes al Plan de Manejo Ambiental.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.

20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permensivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposo en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.

d) Normas presuntamente infringidas:

- i) Artículo doceavo de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- j) Numeral 6 del artículo primero del Auto No. 5074 del 15 de noviembre de 2015
- k) Numeral 4.58 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

e) Concepto de la infracción:

La Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, dispuso del Plan de Manejo Ambiental, el cual debía dar un estricto cumplimiento la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., y en su artículo décimo segundo la siguiente obligación:

*“(…) **ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.** - La Sociedad Tren de Occidente S.A., en el evento de requerir el uso, aprovechamiento y/o afectación de cualquier recurso natural renovable, previamente a su utilización deberá tramitar y obtener los permisos que sean necesarios para el desarrollo del proyecto, ante la Corporación Autónoma Regional respectiva, copia de los cuales deberá remitirse a este Ministerio con destino a la carpeta contentiva del expediente No. 5348. (...)”*

Seguidamente, la Autoridad Ambiental en cumplimiento de sus funciones realizó visita de control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013, producto de esta se emitió el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2015, acogido por el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, ahora bien, respecto al hecho objeto de análisis se indica que debido a la afectación de la línea férrea por la caída de material como consecuencia de los continuos deslizamientos presentados en el área de influencia del proyecto, así como por la pérdida de la banca, el Concesionario se vio en la necesidad de realizar la construcción de obras civiles de tipo Gavión por lo que se solicitó a la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S presentar los permisos ambientales de las fuentes de materiales utilizadas, Adicionalmente se indica que:

“(…) Frente a los permisos presentados para las fuentes de material se encuentra que la empresa no indica la cantidad de material utilizado de la quebrada Chambimbai para las obras de rehabilitación de la línea férrea, no hay evidencia del cumplimiento de los requerimientos efectuados por la Corporación cuyo fin es el de evitar impactos negativos en la cuenca o riesgos a la comunidad de la zona. Razón por la que la empresa debe complementar la información aportada.

Numeral 1 del Artículo Primero del Auto 1938 del 25 de junio de 2012.

En cuanto al formato 2i - Estado de los permisos, concesiones o autorizaciones para el uso y/o aprovechamiento de los recursos naturales, (gráfica y análisis de cumplimiento de los indicadores) indica la empresa que no se están realizando actividades de explotación de recursos naturales, sin embargo según la Tabla 1 presentada en este formato se están presentando vertimientos y disposición de residuos sólidos, los cuales no son reportados, es así que la empresa no incluye en el formato la información requerida. (...)”

Posteriormente, se realizó visita de control y seguimiento los días del 2 al 4 de octubre de 2014, producto de la cual se emitió el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, el cual fue acogido mediante el Auto No. 5074 del 15 de noviembre de 2015, del que se resalta lo siguiente respecto al hecho analizado:

*“(…) **ARTICULO PRIMERO.** Requerir a la Sociedad Ferrocarriles del Pacifico S.A.S, para que de manera inmediata presente a esta Autoridad los soportes de la ejecución de las siguientes obligaciones:*



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

6. *Presentar los permisos mineros y ambientales de las fuentes de materiales utilizadas para aprovisionarse de arena para la operación de los trenes y de los elementos requeridos para la conservación de la vía, incluyendo datos como volumen de material utilizado por locomotora, periodicidad de uso de este material, etc. Así como los salvoconductos para el transporte de las traviesas de madera, en cumplimiento al Numeral 15 del Artículo Primero de la Resolución 150 de 18 de febrero de 2014 y del Numeral 13 del Artículo Primero del Auto 429 de 14 de febrero de 2014. (...)”*

De acuerdo con lo verificado en la visita de seguimiento realizada del 7 al 9 de mayo de 2018 y lo consignado en el Concepto Técnico No. 3951 del 24 de julio de 2018, acogido por Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, se evaluó la información existente en el expediente LAM5348, el cumplimiento de las obligaciones de la Licencia Ambiental otorgada para el desarrollo del proyecto “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la Red Ferroviaria del Pacífico”. Teniendo en cuenta lo argumentado en el referido Concepto Técnico, se efectuaron los siguientes requerimientos:

*“(…) **ARTÍCULO PRIMERO.** Requerir La sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones y allegar los soportes en un plazo no mayor a tres meses, esto es al día siguiente de la ejecutoria del presente acto administrativo, la respectiva información documental, soportes y/o registros de cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales, conforme con las consideraciones realizadas en la parte motiva de este Auto:*

(...)

4. De los Actos Administrativos

4.58. Presentar los permisos mineros y ambientales de las fuentes de materiales utilizadas para aprovisionarse de arena para la operación de los trenes y de los elementos requeridos para la conservación de la vía, incluyendo datos como volumen de material utilizado por locomotora, periodicidad de uso de este material, etc., en cumplimiento al Numeral 15 del Artículo Primero de la Resolución 150 de 18 de febrero de 2014. Lo anterior, en cumplimiento del Numeral 6 del Artículo Primero del Auto 5074 del 19 de noviembre de 2015. (...)”

En consecuencia, que esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2010, considero necesario realizar la evaluación técnico ambiental de la mencionada obligación, a fin de evaluar la procedencia de formular o no cargos por el reiterado incumplimiento, como resultado de esto, se pudo constatar que la no presentación ante esta Autoridad Ambiental de los permisos mineros y ambientales de las fuentes de materiales utilizadas para aprovisionarse de arena para la operación de los trenes y de los elementos requeridos para la conservación de la vía; así como el permiso de ocupación de cauce temporal para las actividades realizadas en el K60+100- Quebrada La Ceniza; y los soportes de la importación de las traviesas de madera de acuerdo con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental-PMA, por parte de la sociedad FERROCARRIL DE OESTE S.A., hoy FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S, impidió que esta Autoridad Ambiental realizara los controles permanentes y disponer de información técnica objetiva que le permitiera efectuar análisis comparativos sobre el estado real de los recursos naturales generando un incumplimiento normativo grave. Lo anterior conlleva a que se considere procedente formular cargo en el presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental.

DÉCIMO CUARTO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No presentar los ajustes correspondientes a las obligaciones establecidas por la cesión a cargo de la Sociedad Ferrocarriles del Oeste S.A., para las medidas de manejo de residuos sólidos, domésticos, industriales y peligrosos; manejo de la trampa de grasas del taller Palmira; así como el trámite de los permisos para uso de los recursos naturales.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

b) Temporalidad: Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatorio y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se toma como fecha de inicio la fecha de constancia de ejecutoria de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, esto es el 3 de enero de 2011, debido a que quedan en total vigencia las decisiones tomadas tanto en la precitada Resolución y en la Resolución 1404 de julio de 2010, por la cual se autorizó la cesión parcial del Plan de Manejo Ambiental y que fue objeto de recurso de reposición.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se establece que la Sociedad, no ha remitido la información para dar por concluido este incumplimiento, con la remisión de los ajustes al Plan de Manejo Ambiental.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.

31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016

d) Normas presuntamente infringidas:

- Artículo séptimo de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Artículo décimo segundo de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Artículo décimo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 1 del artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 14 de julio de 2010.
- Numeral 2 del artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 14 de julio de 2010.
- Numeral 3 del artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 14 de julio de 2010.
- Numeral 2 del artículo primero del Auto No. 1938 del 25 de junio de 2012.
- Numeral 15 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.

e) Concepto de la infracción:

Mediante los numerales 1, 2 y 3 del artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por el cual se autorizó la cesión del Plan de Manejo Ambiental a favor de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., específicamente para los corredores férreos Buenaventura (K0+000) - Zaragoza (K334+147) y Ramal Zarzal (K298+007) - La Tebaida (K340+478). se indicó:

“(…) ARTÍCULO QUINTO. - El Cedente y el Cesionario serán responsables de lo siguiente:

(…)

1. La implementación del Plan de Manejo Ambiental (PMA) original, incluido en el estudio objeto de evaluación por parte de este Ministerio para la expedición de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002 y los correspondientes ajustes que han sido requeridos durante el proceso de seguimiento del proyecto, según aplique para el corredor Zaragoza (K334+147) - La Felisa (K452+351) a cargo de la Sociedad Tren de Occidente S.A. y los corredores Buenaventura (K0+000) - Zaragoza (K334+147) y ramal Zarzal (K298+007) - La Tebaida (K340+478) a cargo de la Sociedad

2. Los trámites pertinentes de conformidad con lo establecido en Artículo 7º de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002, en el evento de requerirse cualquier cambio en relación con el proyecto.

3. De conformidad con lo establecido en los Artículos Décimo Segundo y Décimo Tercero de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002, el Cedente y el Cesionario deben de acuerdo con los corredores a su cargo, tramitar y obtener los permisos, concesiones y/o autorizaciones para el aprovechamiento y uso de los recursos naturales necesarios para el proyecto ante las Corporaciones Autónomas Regionales competentes; y cancelar ante dichas Corporaciones el valor correspondiente a las tasas retributivas y compensatorias a que haya lugar por el uso, afectación o aprovechamiento de los recursos naturales”. (…)

Las obligaciones relacionadas en el numeral 2 y 3 del artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, que corresponden a la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, por la cual se estableció un Plan de Manejo Ambiental, son las siguientes:

“(…) ARTICULO SÉPTIMO: El Plan de Manejo Ambiental que se establece mediante esta providencia ampara únicamente las obras y actividades descritas en el estudio contenido del Plan de Manejo Ambiental y en la presente Resolución. Cualquier modificación a las condiciones establecidas deberá ser informada inmediatamente por escrito a este Ministerio y para su evaluación y aprobación previa

(…)



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

ARTICULO DECIMO SEGUNDO: La Sociedad Tren de Occidente S.A en el evento de requerir el uso, aprovechamiento y/o afectación de cualquier recurso natural renovable, previamente a su utilización deberá tramitar y obtener los permisos que sean necesarios para el desarrollo del proyecto ante la Corporación Autónoma Regional Respectiva copia de las cuales deberá remitirse a este Ministerio con destino a la carpeta contentiva del expediente No. 1963

ARTICULO DECIMO TERCERO: La Sociedad Tren de Occidente S.A deberá cancelar a las Corporaciones Autónomas Regionales del Valle del Cauca CVC y del Quindío CRQ, el valor correspondiente a las tasas retributivas y compensatorias a que hay lugar por el uso, afectación o aprovechamiento de los recursos naturales renovables requeridos para la ejecución del proyecto. (...)”

En lo referente a los numerales 2 y 3, esta Autoridad Ambiental indicó que no aplica para la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A”. Dado que se trata de obligaciones impuestas a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la Red Ferroviaria del Pacífico”, la cual fue la titular del Plan de Manejo Ambiental, obligaciones las cuales debieron surtirse al inicio del proyecto, sin embargo, la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, le correspondía tener conocimiento de los permisos ambientales obtenidos y en trámite para el desarrollo del proyecto o en su efecto adelantar lo pertinente ante la Autoridad Ambiental competente para obtener los respectivos permisos para el uso, aprovechamiento y/o afectación de cualquier recurso natural renovable, por tanto la Sociedad Ferrocarril del Pacifico S.A.S no puede eludir la presente obligación.

Por lo anterior, mediante el numeral 2 del Artículo Primero del Auto 1938 de 25 de junio de 2012, se requirió a la Sociedad Ferrocarril del Oeste S.A lo que se indica a continuación:

“(…) ARTÍCULO PRIMERO.- Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad reitera a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Plan de Manejo Ambiental para los corredores Buenaventura (K0+000) - Zaragoza (K334+147) y ramal Zarzal (K298+007) - La Tebaida (K340+478) objeto de la cesión; en consecuencia requiere a esta Sociedad para que ejecute las actividades que se indican a continuación y presente los soportes documentales y registros fotográficos que demuestren a esta Autoridad su cumplimiento:

(...)

2 “Plan de Manejo Ambiental- Implementar el Plan de Manejo Ambiental original con los ajustes requeridos, para las actividades de operación, mantenimiento y conservación del corredor férreo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 14 del artículo tercero de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002 y en el artículo quinto de la Resolución 1404 de 19 de julio de 2010. (...)”

Posteriormente, mediante el seguimiento efectuado por esta Autoridad Ambiental se originó el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre 2013, acogido mediante Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, se estableció que para el ICA 1, presentado por la empresa mediante radicado No. 4120-E1-31861 de julio de 2013, en lo relacionado con el cumplimiento de la FICHA 5. Pautas de manejo ambiental para patios de almacenamiento, tendido y almacenamiento de combustibles, que la sociedad no estaba cumpliendo a cabalidad con el desarrollo de las medidas de manejo de esta ficha, por las siguientes situaciones identificadas:

“(…) De acuerdo con lo anterior si bien se han efectuado actividades, se requiere de la presentación de soportes que avalen dicha gestión desde el momento en el que la empresa Ferrocarriles del Pacífico S.A. asumió la operación del taller Palmira incluyendo la presentación del permiso ambiental de la firma PALMIASEO para el manejo, transporte y disposición de residuos expedido por la Autoridad Ambiental Competente, teniendo en cuenta que en el Auto de seguimiento 1938 de 25 de junio de 2012, se solicita en la presente obligación, la presentación de la certificación de la empresa que recoge el aceite quemado, filtros y empaques de cambio.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Adicionalmente para la estación Buenaventura se encontró el inadecuado acopio de materiales como madera y coque, entre otros materiales que se encontraban a la intemperie y sin la implementación de las correspondientes medidas de manejo.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Autoridad considera que no se ha dado cumplimiento a los requerimientos de la presente ficha. (...)

Conforme lo anterior, mediante el numeral 15 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014 se le requirió a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., lo siguiente:

“(…) ARTÍCULO PRIMERO. – Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante la Resolución 225 del 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico”, y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.; para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(…)

15. Dar cumplimiento a los requerimientos establecidos en los numerales 1, 2 y 3 Artículo Quinto de la Resolución 1404 del 19 de julio de 2010 y numeral 2 del Artículo Primero Auto 1938 del 25 de junio de 2012, relacionado con presentar a esta Autoridad los ajustes correspondientes a las obligaciones establecidas por la cesión a cargo de la Sociedad Ferrocarriles del Oeste S.A., que incluyan entre otros las medidas de manejo para los residuos sólidos, domésticos, industriales y peligrosos; manejo de la trampa de grasas del taller Palmira; acciones de atención a la comunidad que han sido requeridos durante el proceso de seguimiento del proyecto, así como el trámite de los permisos para uso de los recursos naturales. (...)

Finalmente, esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2010, considero necesario realizar la evaluación técnico ambiental de la mencionada obligación, a fin de evaluar la procedencia de formular o no cargos por el reiterado incumplimiento, como resultado de esto, se pudo constatar el no cumplimiento de esta obligación por no informar el descarrilamiento de un tren en la zona urbana de Buenaventura, en enero del año 2016, en consecuencia, se establece que la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S, se encuentra incumpliendo con las obligaciones del Plan de Manejo Ambiental lo cual quedó evidenciado en el seguimiento efectuado por esta Autoridad en las visitas técnicas realizadas los días del 13 al 15 de abril de 2013 y 2 al 4 de octubre de 2014.. Lo anterior conlleva a que se considere procedente formular cargo en el presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental.

DÉCIMO QUINTO CARGO

- a) **Acción u omisión:** Impedir el debido seguimiento a las medidas ambientales para establecer su eficacia y efectividad para el control de los impactos ambientales identificados en el proyecto por la no presentación de los informes de cumplimiento ambiental de acuerdo a la metodología definida en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, para los ICA 2 y 3 asimismo remitir información incompleta del avance anual del proyecto en el ICA 4, sumado a la no remisión para su evaluación los ICA'S 5, 6, 7.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatorio y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se considera como fecha de inicio la remisión del radicado No. 201604700-1-000, esto es el 21 de julio de 2016, toda vez que no se remitieron los formatos en cumplimiento del Manual de Seguimiento



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Ambiental de Proyectos.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se establece que la sociedad, no ha remitido la información para dar por concluido este incumplimiento, con la remisión de los informes de forma anual cumpliendo con la metodología del Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.

21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permisivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.
27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016.



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

d) Normas presuntamente infringidas:

- l) Numeral 15 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- m) Artículo tercero del Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005.
- n) Artículo tercero de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
- o) Numeral 1 del artículo primero del Auto No. 1938 del 15 de junio de 2012.

e) Concepto de la infracción:

El numeral 15 del artículo tercero de la Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible- MADS, dispuso:

“(…) ARTÍCULO TERCERO. - El PMA que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A. al cumplimiento de las medidas y programas contempladas en el PMA presentado, a la normatividad ambiental vigente y a las obligaciones que se señalan a continuación

(…)

15. La Sociedad Tren de Occidente S.A. una vez ejecutoriada la presente providencia, deberá presentar un informe semestral sobre la ejecución de las actividades del proyecto, el cual deberá incluir como mínimo, el avance en la ejecución del PMA establecido tanto para la fase de rehabilitación y/o mantenimiento de la red férrea del Pacífico, como para la fase de operación. Así mismo incluir lo relacionado con el mantenimiento del equipo que relacione entre otros: periodicidad de mantenimiento diario y preventivo, mantenimiento establecido por el fabricante de los equipos, correctivos trimestrales, anuales, predictivo y mayor u “overhaul” según programación. (…)”

Sin embargo, la mencionada obligación fue modificada a través del artículo tercero el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, definiendo que la entrega de los Informes de Cumplimiento de manera Anual y no semestral como lo establece el numeral 15 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002 y bajo la metodología establecida en el artículo tercero del Auto 2208 No. del 15 de agosto de 2007, en el cual se dispuso:

“(…) ARTÍCULO TERCERO. - La compañía TREN DE OCCIDENTE S.A. debe presentar los informes de cumplimiento ambiental de acuerdo con los formatos ICA (Informe de Cumplimiento Ambiental) que aparecen en la página Web del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Anexos AP-1 y AP-2 del Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos, completamente diligenciados y con los soportes respectivos, incluyendo anexo fotográfico.

(…)

ARTÍCULO CUARTO: Requerir a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., para que presente los Informes de Cumplimiento Ambiental –ICA-, de acuerdo con lo establecido en el artículo tercero del Auto 2208 del 15 de agosto de 2007, incluyendo información relacionada con los tramos Buenaventura-Cartago, Zarzal-La Tebaida y Cartago-La Felisa. (…)”

Posteriormente, se evidencia que la sociedad no había dado cumplimiento a la obligación mencionada, por tanto, fue reiterada nuevamente el Artículo tercero de la Resolución 1404 de 19 de julio de 2010, aclarado por el artículo segundo de la Resolución 2386 de 29 de noviembre de 2010, en los siguientes términos:

“(…) ARTÍCULO SEGUNDO. - Aclarar el Numeral 1 del Artículo Tercero de la Resolución 1404 de 19 de julio de 2010, el cual quedará así:

“ARTÍCULO TERCERO. - La sociedad Ferrocarril del Oeste S.A., como consecuencia de la cesión parcial, será responsable de lo siguiente: (…)”



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Por tanto, los Informes de Cumplimiento Ambiental debían ser entregados de manera anual por parte de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, sin embargo, nuevamente en el numeral 1 del artículo primero del Auto No. 1938 del 25 de junio de 2012, esta Autoridad Ambiental solicitó la presentación de los Informes de Cumplimiento Ambiental de la siguiente manera:

“(…) ARTÍCULO PRIMERO.- Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad reitera a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Plan de Manejo Ambiental para los corredores Buenaventura (K0+000) - Zaragoza (K334+147) y ramal Zarzal (K298+007) - La Tebaida (K340+478) objeto de la cesión; en consecuencia requiere a esta Sociedad para que ejecute las actividades que se indican a continuación y presente los soportes documentales y registros fotográficos que demuestren a esta Autoridad su cumplimiento

1. Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA)- Presentar los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) para los corredores a cargo, de acuerdo a lo establecido en el numeral 15 del artículo tercero de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002, el artículo cuarto del Auto 1380 de 13 de mayo de 2009 y el artículo tercero de la Resolución 1404 de 19 de julio de 2010, aclarado por el artículo segundo de la Resolución 2386 de 29 de noviembre de 2010. (…)”

De acuerdo al Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre 2013, acogido por el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014 y la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, se establece que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., no dio cumplimiento al artículo cuarto del Auto No. 1380 de 13 de mayo de 2009, en virtud que no presentó en su totalidad y debidamente diligenciados los soportes, anexos y formatos en cumplimiento del Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos, establecidos para los Informes de Cumplimiento Ambiental, indicando :

“(…) Para el formato 2a se indica que el permiso de vertimientos se encuentra en trámite cuando ya está en operación el sistema de manejo de aguas industriales de los talleres Palmira, con lo que es evidente el incumplimiento de la normatividad ambiental debido a que estos permisos deben ser obtenidos antes de la puesta en marcha del sistema, teniendo en cuenta los resultados de los análisis de calidad de aguas, (información que no contiene el ICA presentado).

En cuanto al formato 2h se indica que se cuenta con botaderos identificados y autorizados de acuerdo con lo establecido en la ficha 3 del PMA, sin embargo, no relaciona los mismos e indica el volumen y medidas implementadas para dar manejo a los mismos.

En cuanto al formato 2i - Estado de los permisos, concesiones o autorizaciones para el uso y/o aprovechamiento de los recursos naturales, (gráfica y análisis de cumplimiento de los indicadores) indica la empresa que no se están realizando actividades de explotación de recursos naturales, sin embargo según la Tabla 1 presentada en este formato se están presentando vertimientos y disposición de residuos sólidos, los cuales no son reportados, es así que la empresa no incluye en el formato la información requerida.

Para los formatos 3b, 4a y 4b se indica que no aplican por no realizar actividades de explotación de recursos naturales, sin embargo, es importante aclarar que estos no hacen referencia exclusiva a los recursos naturales, sino al medio ambiente y la tendencia de su calidad por el desarrollo del proyecto que para este caso es la conservación, mantenimiento y operación del corredor férreo en los tramos Buenaventura Zaragoza, ramal Zarzal - La Tebaida. Teniendo en cuenta lo anterior, se establece que la empresa no ha dado cumplimiento a la obligación aquí establecida. (…)”

Posteriormente, en el Concepto Técnico No. 3600 del 17 de julio de 2015, acogido mediante el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, esta Autoridad Ambiental determinó de forma general en el cumplimiento de la obligación establecida en el artículo cuarto del Auto No. 1380 de 13 de mayo de 2009, artículo tercero de la Resolución No. 1404 de 19 de julio de 2010, aclarado por el artículo segundo de la Resolución No. 2386 de 29 de noviembre de 2010 y numeral 1 del artículo primero Auto No. 1938 de 25 de junio de 2012 lo siguiente:



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

“(…) La Empresa mediante radicación 2015000689-1-000 del 08 de enero de 2015, entrego el ICA 2 que reporta las labores del periodo comprendido entre mayo de 2013 a octubre de 2014, lo cual corresponde a un lapso de tiempo de diecisiete (17) meses y no de doce (12) como lo establece la presente obligación.

De acuerdo con lo anterior se establece el incumplimiento de la obligación. (…)

Por último, en el Concepto Técnico 03951 del 24 de julio de 2018, acogido en el Auto 08762 del 27 de diciembre de 2018, el Grupo Técnico de Seguimiento, indicó el incumplimiento por parte de la Sociedad Ferrocarril del Oeste S.A en la obligación relacionada con la presentación Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) la cual ha sido reiterado en diferentes los actos administrativos, enunciados previamente, con relación a lo anterior el precitado concepto se señaló:

“(…) En la revisión documental del expediente se verificó que la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., ha entregado a esta Autoridad los siguientes Informes de cumplimiento Ambiental

Informe de Cumplimiento ambiental No. 3 (comunicación 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016), que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015 Informe de Cumplimiento ambiental No. 4 (comunicación 2016058154-1-000 del 15 de septiembre de 2016) que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016. Este ICA tiene un lapso de tiempo reportado de 10 meses y no de 12 meses como lo establece la obligación. Por otra parte, a la fecha de elaboración del presente concepto técnico, no se ha realizado la entrega del Informe de Cumplimiento ambiental de los meses de septiembre a octubre de 2016, ni del periodo de noviembre de 2016 a octubre de 2017, es decir el ICA 5.

Por lo anterior, se considera que no se ha dado cabal cumplimiento al requerimiento, por tanto, se reitera. (…)

Finalmente, esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2010, considero necesario realizar la evaluación técnico ambiental de la mencionada obligación, a fin de evaluar la procedencia de formular o no cargos por el reiterado incumplimiento, como resultado de esto, se pudo constatar que si bien la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., ha dado cumplimiento a lo establecido en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007 y posteriormente mediante el artículo segundo de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, y por medio de la remisión del ICA 2 en el radicado No. 2015000689-1-000 del 08 de enero de 2015, el cual fue remitido para un periodo de 17 meses y no de 12 meses como dispone la obligación, y se encontró que para los ICA'S 3 y 4 allegados a esta Autoridad por medio de los radicados Nos. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016 y 2016058154-1-000 del 15 de septiembre de 2016, respectivamente, estos informes han sido remitidos incompletos con vacíos en la información de acuerdo con lo exigido en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos.

Por otro lado, pudo establecer que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., tampoco o ha remitido los informes de cumplimiento ambiental de los meses de septiembre a octubre de 2016, que corresponden a meses de ejecución del periodo de seguimiento del 1 de noviembre de 2015 al octubre de 2016 que pertenecientes al avance de las actividades del ICA 4, por lo cual la información remitida no compila el avance anual para el periodo determinado, debido a que solo se informó de los avances hasta agosto de 2016. Igualmente, el mencionado Concepto Técnico señala que la sociedad no ha remitido los ICA'S para los periodos comprendidos entre noviembre de 2016 a octubre de 2017, noviembre de 2017 a octubre de 2018, noviembre de 2018 a octubre de 2019.

Es por ello, que encuentra esta Autoridad Ambiental, en base a lo expuesto en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, que la sociedad ha persistido en el incumplimiento de la obligación relacionada con la presentación anual de los informes exigidos lo que conlleva a que esta Autoridad Ambiental no pueda evaluar la efectividad de las medidas ambientales impuestas en el Instrumento Ambiental a través de las funciones



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

de control y seguimiento, generando un incumplimiento normativo grave, en virtud que ha imposibilitado a esta Entidad de realizar los seguimientos respectivos y evaluar la efectividad de las medidas ambientales propuestas en el proyecto para evitar impactos ambientales. Lo anterior conlleva a que se considere procedente formular cargo en el presente procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental.

DÉCIMO SEXTO CARGO

- a) **Acción u omisión:** No dar cumplimiento a las medidas del Plan de Monitoreo y Seguimiento a aspectos socioeconómicos y culturales establecidos en el Plan de Manejo Ambiental-PMA, tales como: la revisión del cumplimiento de los objetivos formulados, tareas programadas y metas propuestas para cada uno de los programas establecidos en el plan de gestión social, el cumplimiento de los contenidos de los programas, la evaluación de los aspectos y metodologías propuestas.
- b) **Temporalidad:** Conforme lo analizado y teniendo los hallazgos que dieron lugar a la presente actuación sancionatoria y con fundamento en la valoración consignada en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, se establece lo siguiente:

Fecha de inicio de la presunta infracción ambiental: Se toma como fecha de inicio la fecha de constancia de ejecutoria de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, esto es el 3 de enero de 2011, debido a que quedan en total vigencia las decisiones tomadas tanto en la precitada Resolución y en la Resolución No. 1404 de julio de 2010, por la cual se autorizó la cesión parcial del Plan de Manejo Ambiental y que fue objeto de recurso de reposición.

Fecha de finalización de la presunta infracción ambiental: Se tiene como fecha de finalización de la infracción la fecha de emisión del Auto No. 5074, esto es el 19 de noviembre de 2015, fecha en el cual la sociedad da cumplimiento a la presente obligación.

c) Pruebas:

1. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, por medio del cual el entonces Ministerio del Medio Ambiente – MMA, estableció el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para la ejecución del proyecto denominado “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
2. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 830 del 17 de agosto de 2004, por medio del cual el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial- MAVDT efectuó unos requerimientos a la sociedad CONCESIONARIA DE LA RED FERROVIARIA DEL PACIFICO S. A., para que realizara la revisión y ajuste al PMA del proyecto. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
3. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
4. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1516 del 11 de agosto de 2006, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM1963.
5. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 593 del 8 de marzo de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.

6. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1344 del 23 de mayo de 2007, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 593 del 8 de enero de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
7. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
8. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 742 del 7 de marzo de 2008, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
9. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, por medio del cual el MAVDT realizó seguimiento y control ambiental al proyecto y control ambiental al proyecto en mención y realizó unos requerimientos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
10. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-137169 del 1 de diciembre de 2008, por medio del cual se allegó la información correspondiente al ICA del periodo comprendido entre agosto 2007 y agosto 2008.
11. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 253 del 4 de febrero de 2010, por medio del cual el MAVDT resolvió recurso de reposición interpuesto en contra del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
12. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual el MAVDT autorizó la cesión parcial de los derechos y obligaciones del Plan de Manejo Ambiental - PMA establecido por este Ministerio a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificada con el NIT, 830.052.596-1 mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002 relacionada con el proyecto “Rehabilitación Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico” a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
13. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, por medio del cual El MAVDT resolvió un recurso de reposición interpuesto en contra de la resolución 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
14. La información obrante en el radicado No. 1404 del 19 de julio de 2010, por medio del cual se allegó a esta Autoridad Ambiental, recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM1963.
15. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 1938 del 25 de julio de 2012, por medio del cual La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto de acuerdo con la información allegada esta Autoridad reitera requerimientos a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permisivo LAM5348.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

16. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, por medio del cual la ANLA ordenó la apertura de una investigación ambiental en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A.S, identificada con NIT. 900.225.133-2. Esta información reposa en el expediente SAN0740-00-2019.
17. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, por medio del cual La ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL OESTE S.A. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
18. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014, por medio del cual la ANLA impuso a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., medidas adicionales con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales no previstos en el instrumento de manejo y control ambiental. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
19. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 640 del 16 de junio de 2014, por medio de la cual la ANLA resolvió recurso de reposición en contra de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
20. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento ambiental al proyecto a cargo de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
21. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015, por medio del cual la ANLA impuso medidas adicionales en desarrollo de control y seguimiento a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
22. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual la ANLA ordenó apertura de investigación ambiental en contra de FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., y TREN DE OCCIDENTE S.A. Esta información reposa en el expediente SAN0830-00-2019.
23. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018, por medio del cual la ANLA efectuó visita de control y seguimiento al proyecto y realizó unos requerimientos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. Esta información reposa en el expediente permensivo LAM5348.
24. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 7666 del 16 de septiembre de 2019, por medio del cual la ANLA realizó el saneamiento documental del expediente sancionatorio identificado con la nomenclatura LAM5348 (S) Auto N°0024 del 07 de enero de 2016 correspondiente al expediente permensivo LAM5348 en el sentido de renombrarse en adelante y para todos los efectos como expediente SAN0830- 00- 2019.
25. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Auto No. 5419 del 19 de julio de 2021, por medio del cual la ANLA incorporó al expediente SAN0830-00-2019, los documentos que obran en los expedientes LAM1963 y LAM5348.
26. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-31861 del 25 de julio de 2013, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 1 que corresponde al periodo 1 de enero de 2012 al 30 de abril de 2013.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

27. La información obrante en el radicado No. 4120-E1-23453 del 8 de mayo de 2014, por medio del cual el titular del Plan de Manejo Ambiental-PMA informó mediante escritura pública que la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., se transformó en sociedad por acciones simplificadas y cambió su razón social a FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
28. La información obrante en el radicado No. 2015000689-1-000 del 8 de enero de 2015, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 2. Reposa en el expediente LAM1963.
29. La información obrante en el radicado No. 201604700-1-000 del 21 de julio de 2016, por medio del cual la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 3 que corresponde al periodo 1 de noviembre de 2014 al 31 de octubre de 2015.
30. La información obrante en el radicado No. 2016058154 del 15 de septiembre de 2016, por medio del cual la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S., allegó el informe de cumplimiento ambiental No. 4 que corresponde al periodo del 1 de noviembre de 2015 al 31 de agosto de 2016.
31. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1035 del 11 de diciembre de 2001, por medio del cual se estudió la viabilidad para coger y establecer el Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el proyecto “Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria”.
32. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 239 del 26 de marzo de 2004, por medio del cual se realizó seguimiento, visita e informe ambiental semestral al proyecto.
33. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 999 del 5 de julio de 2006, por medio del cual se realizó seguimiento a la rehabilitación y operación de la red férrea, visita realizada del 24 al 28 de abril de 2006.
34. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 349 del 22 de febrero de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento con visita de inspección del 13 de diciembre de 2006 y de la Audiencia Pública Administrativa celebrada el 26 de enero de 2007 para el proyecto Rehabilitación, Reconstrucción y Operación de la Red Ferroviaria del Pacífico.
35. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 747 del 14 de mayo de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 593 de 8 de marzo de 2007.
36. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 1261 del 2 de agosto de 2007, por medio del cual se realizó seguimiento al proyecto.
37. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2173 del 14 de diciembre de 2007, por medio del cual se resolvió recurso reposición contra el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007.
38. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009, por medio del cual se realizó seguimiento y control al proyecto los días del 16 al 20 de febrero de 2009.
39. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2028 del 31 de octubre de 2009, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

40. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 2336 del 5 de octubre de 2010, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
41. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 400 del 22 de 12 de marzo de 2012, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto con visita los días del 7 al 9 de julio de 2011.
42. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.5324 del 27 de noviembre de 2013, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto los días del 13 al 15 de abril de 2013.
43. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 8549 del 22 de mayo de 2014, por medio del cual se resolvió recurso de reposición contra la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2014.
44. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No.3600 del 17 de julio de 2015, por medio del cual se realizó control y seguimiento al proyecto.
45. Los fundamentos técnicos y jurídicos obrantes en el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, por medio del cual se realizó Evaluación técnica para la formulación de cargos o cesación de procedimiento con Auto de apertura 24 del 7 de enero de 2016

d) Normas presuntamente infringidas:

- Sub-numeral 13.4 del numeral 13 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002.
- Numeral 2 del artículo tercero del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009.
- Sub-numeral 2.4 del numeral 2 del artículo tercero de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010.
- Numeral 7 del artículo primero del Auto No. 1938 del 25 de junio de 2012.
- Numeral 24 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.

e) Concepto de la infracción:

De acuerdo en lo conceptuado al numeral 2 del artículo tercero del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009 los aspectos socioeconómicos y culturales a los que hace referencia al sub-numeral 13.4 del numeral 13 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, en la cual se estableció que:

“(…) ARTICULO TERCERO. - El Plan de Manejo Ambiental que se acoge mediante la presente providencia sujeta a la Sociedad Tren de Occidente S.A., al cumplimiento de las medidas y programas contemplados en el Plan de Manejo Ambiental presentado a la normatividad ambiental vigente y a las obligaciones que se señalan a continuación:

(…)

13.-La sociedad Tren de Occidente S.A., deberá cumplir estrictamente con todas las actividades descritas en el plan de seguimiento y monitoreo así:

(…)

13.4.-Plan de Monitoreo y Seguimiento aspectos Socioeconómicos y culturales: La Sociedad Tren de Occidente S.A., deberá realizar la revisión del cumplimiento de los objetivos formulados, tareas programadas y metas propuestas para cada uno de los programas establecidos en el plan de gestión social, controlar el cumplimiento de los contenidos de los programas, evaluar aspectos de las metodologías recomendadas y específicamente en la JAC y Consejos Comunitarios de la poblaciones asentadas en los 125 m de lado y lado a partir del eje de la vía. El cronograma deberá ejecutarse cada seis meses, a partir quinto



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

(5T) y hasta la finalización del proyecto. (...)”

Durante el seguimiento realizado mediante el Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, el cual acogió el Concepto Técnico No. 502 del 3 de abril de 2009 en el seguimiento a las obligaciones establecidas en el plan de manejo ambiental- PMA de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002 se informó que:

“(...) En el Artículo 3 del Auto 593 del 8 de marzo de 2007 se presenta información relacionada con el Plan de gestión social, la población asentada en el derecho de vía, afectación de viviendas y demás infraestructura asociada a la operación de la red férrea, en los 12 kilómetros del tramo urbano de Buenaventura.

No se encuentra evidencia de que TDO (sic) haya venido realizando un seguimiento adecuado a las acciones propuestas en los programas del Plan de Gestión Social, lo cual demuestra las razones de las debilidades en la ejecución y el cumplimiento de los programas señalados en este seguimiento ambiental. Por lo anterior, se considera que la empresa no ha cumplido con esta exigencia. (...)”

De acuerdo con lo anterior se le requirió a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., lo siguiente:

“(...)ARTÍCULO TERCERO: Requerir a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., para que realice las actividades que a continuación se relacionan, cuyo soporte de ejecución deberá presentar en el próximo informe de cumplimiento ambiental -ICA-

(...)

2. Las acciones adelantadas para el seguimiento y monitoreo de los Programas del Plan de Gestión Social de acuerdo con el numeral 13.4 de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002. (...)”

Esta obligación fue cedida a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., hoy FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., por medio de la Resolución No. 1404 el 19 de julio de 2010 en el artículo:

“(...) ARTICULO TERCERO. -La sociedad Ferrocarril del Oeste S.A., como consecuencia de la cesión parcial, será responsable de lo siguiente:

(...)

2.Los requerimientos vigentes en este Ministerio relacionados con los corredores Buenaventura (K0+000)-Zaragoza (K334+147) y Ramal Zarzal (K298+007)- La Tebaida (K340+478) y establecidos en los actos administrativos proferidos en el marco del seguimiento al proyecto y que corresponden a los siguientes:

(...)

2.4. Los numerales 1,2, 4 y 6 del Artículo Tercero del Auto 1380 del 13 de 2009 (modificado mediante el Auto 253 de 4 de febrero de 2010), específicamente para los corredores a cargo de la sociedad Ferrocarriles del Oeste S.A., (Buenaventura (K0+000)- Zaragoza (K334+147) y Ramal Zarzal (K298+007)- La Tebaida (K340+478)). (...)”

Posteriormente, por medio del Auto No. 1938 del 25 de junio de 2012 se le requirió a la sociedad que:

“(...) ARTÍCULO PRIMERO.- Si Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad reitera a la Sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Plan de Manejo Ambiental para los corredores Buenaventura (K0+000) - Zaragoza (K334+147) y ramal Zarzal (K298+007) - La Tebaida (K340+478) objeto de la cesión; en consecuencia requiere a esta Sociedad para que ejecute las actividades que se indican a continuación y presente los soportes documentales y registros fotográficos que demuestren a esta Autoridad su cumplimiento



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

(...)

7. Medidas de Seguridad para la Protección de la Comunidad- establecer con las administraciones municipales, las medidas de seguridad para la protección de la comunidad, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 16 del artículo tercero de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002. (...)

De acuerdo con el Concepto Técnico No. 5324 del 27 de noviembre de 2013, que conceptuó respecto al cumplimiento de las obligaciones, que estas no se pueden dar por cumplidas, ello en razón a lo evidenciado en la evaluación realizada al proyecto, es por ello por lo que por medio del Auto No. 429 del 14 de febrero esta Autoridad resolvió que:

“(…) ARTICULO PRIMERO.- Sin perjuicio de iniciar el procedimiento sancionatorio de que trata la Ley 1333 de 2009, esta Autoridad advierte a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., que tiene el deber de cumplir todas y cada una de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución No. 225 de 11 de marzo de 2002, para el proyecto férreo denominado "Rehabilitación, reconstrucción y operación de la red Ferroviaria del Pacífico", y demás actos administrativos; en consecuencia requiere a la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A., para que de manera inmediata acate los requerimientos y presente los soportes documentales que demuestren a esta Autoridad el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas para el proyecto, así:

(...)

24. Dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo Tercero numeral 13.4 de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002, relacionado con el Plan de Monitoreo y Seguimiento aspectos socioeconómicos y culturales, ratificado en el numeral 2 del Artículo tercero del Auto 1380 de 13 de mayo de 2009. (...)

Pues bien, esta Autoridad Ambiental, por medio del Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, realizó la respectiva evaluación ambiental que ha derivado este incumplimiento, encontrando que el no cumplimiento de la mencionada obligación, conlleva a una alta probabilidad de afectación ambiental durante el periodo de la infracción teniendo en cuenta que en las visitas de seguimiento realizadas por esta Autoridad se pudo constatar que al no realizar, implementar y revisar el seguimiento de los objetivos, indicadores, medidas implementadas, actividades propuestas en el Plan de Monitoreo y Seguimiento relacionado aspectos Socioeconómicos y culturales que el Plan no fue eficaz, en algunas zonas del área de influencia directa no se implementaron y esto generó impactos negativos en la comunidad en la convivencia y en la población asentada en el derecho de vía, no se pudo determinar la afectación de viviendas y demás infraestructura asociada a la operación de la red férrea

Finalmente, concluyo que al no realizar, implementar y revisar el seguimiento de los objetivos, indicadores, medidas implementadas, actividades propuestas, eficiencia del Plan de Monitoreo y Seguimiento relacionado aspectos Socioeconómicos y culturales como son metas propuestas para cada uno de los programas establecidos en el plan de gestión social, pone en riesgo a la comunidad que se encuentra en el área de influencia directa del proyecto pues se tiene un total desconocimiento si el plan propuesto funciona y cumple los objetivos de enfoque preventivo, de control y en caso tal correctivo con la comunidad, causando un posible riesgo de afectación sobre los bienes de protección socioeconómico.

Por lo anterior, se considera que se debe continuar con la formulación de cargo en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. toda vez que ellos son los encargados de la operación y el mantenimiento del proyecto.

V. Conductas no constitutivas de formulación de cargos

De los hechos que constituían una presunta infracción ambiental por acciones u omisiones con ocasión del proyecto “Rehabilitación, reconstrucción y operación de la Red Ferroviaria



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

del Pacífico”, en jurisdicción de los Municipios de Buenaventura, Yumbo, Cali, Andalucía, Zarzal, Cartago y La Cumbre en el departamento del Valle del Cauca y de la Tebaida en el departamento del Quindío y que se mencionaron en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, por medio del cual esta Autoridad Ambiental ordenó el inicio de procedimiento administrativo ambiental de carácter sancionatorio en contra de las sociedades TREN DE OCCIDENTE S.A.S y FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A., de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 1333 de 2009, en el transcurso del procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental se evidenciaron hechos o situaciones jurídicas por las cuales se desiste de formular cargos, estos son:

“(…) 14. No presentar un informe con los resultados de los monitoreos de los niveles de ruido y vibraciones que aporta la operación de la red férrea en la zonas urbanas de Buenaventura y Yumbo, teniendo en cuenta lo requerido en el numeral 24 del Artículo segundo del Auto 1380 de 13 de mayo de 2009, numeral 9 del Artículo Primero del Auto 1938 de 25 de junio de 2012, aplicando la metodología específica descrita en los numerales 3.3.5 Monitoreo de ruido y 3.3.6 Monitoreo de Vibraciones de la parte considerativa del presente acto administrativo; así como presentar las medidas de manejo y control del ruido en cuanto a actividades de reducción del ruido en la fuente y en el medio de propagación, de acuerdo con lo planteado en el numeral 3.3.4 de la parte considerativa. (...)”

En consideración del mencionado, el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, argumentó que este hecho **número 14** en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, es el mismo que se encuentra en curso y por el cual esta Autoridad Ambiental ordenó apertura de investigación en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, mediante el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, identificado con el **literal g)**; información que se encuentra contenida en el expediente sancionatorio SAN0740-00-2019 en consecuencia de lo anterior, se considera pertinente no formular cargo dentro de este expediente sancionatorio SAN0830-00-2019 en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S y que se continúe con la investigación ambiental a través del Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012 sustentado en que no se puede realizar procesos sancionatorios por el mismo hecho, teniendo en cuenta el principio de NON BIS IN IDEM.

“(…) 17.- No dar cumplimiento al numeral 31 del artículo segundo del Auto 1380 de 13 de mayo de 2009 y reiterado en el numeral 10 del artículo primero del Auto 1938 de 25 junio de 2012, consistente en la presentación de un informe con respecto al manejo de matamalezas, en pro de lo establecido en la ficha 8 Programa de conservación de áreas silvestres. (...)”

De acuerdo con el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, este hecho identificado con **número 17** en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, es el mismo que se encuentra en curso y por el cual esta autoridad ordeno apertura de investigación en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, mediante el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, identificado con el **literal h)**; información que se encuentra contenida en el expediente sancionatorio SAN0740-00-2019, en consecuencia de lo anterior, se considera pertinente no formular cargo dentro de este expediente sancionatorio SAN0830-00-2019 en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S y que se continúe con la investigación ambiental a través del Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012 sustentado en que no se puede realizar procesos sancionatorios por el mismo hecho, de acuerdo al principio NON BIS IN IDEM.

“(…) 18.- No presentar los soportes del organigrama y funciones, objeto y responsabilidad del Departamento de Gestión Ambiental según lo requerido en el numeral 4 del Artículo Primero Auto 1938 de 25 de junio de 2012. (...)”

De acuerdo con el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, este hecho identificado con **número 18** en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, es el mismo que se encuentra en curso y por el cual esta autoridad ordeno apertura de investigación en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, mediante el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, identificado con el **literal b)**; información que se encuentra contenida en el expediente sancionatorio SAN0740-00-2019, en consecuencia de lo anterior, se considera



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

pertinente no formular cargo dentro de este expediente sancionatorio SAN0830-00-2019 en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S y que se continúe con la investigación ambiental a través del Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012 sustentado en que no se puede realizar procesos sancionatorios por los mismos hechos.

“(…) 19.- No dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002, Artículo Tercero numeral 16, con respecto al amoblamiento (sic) urbano rural, donde se establece que la empresa dueña del proyecto un mes antes de iniciar la etapa de operación deberá, establecer señalización vertical y/o horizontal entre otros en: sitios de cruce, puentes peatonales, pasos a desnivel, pasos de ganado, antes de la iniciación de la etapa de operación.

(…)

25.- No dar cumplimiento a lo establecido en los numerales 16 y 17 del Artículo Tercero de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002, relacionado con establecer señalización vertical y/u horizontal en sitios de cruce, puentes peatonales, pasos a desnivel, pasos de ganado, antes de la iniciación de la etapa de operación, así como las medidas de seguridad para la protección de la comunidad, estableciendo de manera particular estrategias de información y concientización correspondientes a la prevención de la invasión del derecho de vía de la línea férrea y utilización de la misma como zona de paso peatonal, especialmente con los estudiantes de la Institución Educativa Ramón Bejarano. (…)

Teniendo en cuenta que los hechos 19 y 25 por los cuales se dio inicio al procedimiento sancionatorio mediante el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016 se encuentran relacionados entre sí y que las actividades de señalización vertical y/o horizontal del proyecto antes de la etapa de iniciación del mismo son las idénticas en circunstancias de modo, tiempo y lugar en los dos numerales, 19 y 25, se procede hacer un solo análisis para los dos hechos.

De acuerdo con el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, estos hechos identificados con **número 19 y numero 25**, en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, es el mismo que se encuentra en curso y por el cual esta autoridad ordeno apertura de investigación en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, mediante el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, identificado con el **literal d)**; información que se encuentra contenida en el expediente sancionatorio SAN0740-00-2019, en consecuencia, se considera pertinente no formular cargo dentro de este expediente sancionatorio SAN0830-00-2019 en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S y en contra de la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A, y se sugiere que se cese con la investigación ambiental por este mismo hecho en el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012.

“(…) 20.- No reforzar las actividades de información y divulgación del proyecto a toda la comunidad ubicada en el área de influencia directa del mismo, y no presentar a esta Autoridad las respectivas fuentes de verificación de estas actividades (actas con sus compromisos, temas tratados, aportes e intervenciones de la comunidad, respuestas y compromisos de la empresa registros fotográficos y listados de asistencia).

21-No dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en la Ficha 9. Información y Comunicación sobre el Proyecto, y Artículo Primero, numeral 3 del Auto 1938 de 25 de junio de 2012 que incluya a toda la población ubicada en el área de influencia del mismo, y no presentara esta Autoridad los soportes respectivos (actas de las reuniones con su respectivo listado de asistencia, temas tratados, aportes e intervenciones de la comunidad, respuestas y compromisos de la empresa y registro fotográfico y planillas de entrega de comunicaciones). (…)

De acuerdo con el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, estos hechos identificados con **número 20 y numero 21**, en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, es el mismo que se encuentra en curso y por el cual esta autoridad ordeno apertura de investigación en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, mediante el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, identificado con el **literal a)**; información que se encuentra contenida en el expediente sancionatorio SAN0740-00-2019, en consecuencia,



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

se considera pertinente no formular cargo dentro del expediente sancionatorio SAN0830-00-2019 en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S y que se continúe con la investigación ambiental a través del Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012 sustentado en que no se puede realizar procesos sancionatorios por los mismos hechos, teniendo en cuenta el principio NON BIS IN IDEM.

“(…) 22.- No dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en la Ficha 10. Educación Ambiental, así como en el numeral 12 del artículo tercero de la Resolución 225 de 11 de marzo de 2002, el numeral 28 del artículo segundo del Auto 1380 del 13 de mayo de 2009 y el artículo segundo del Auto 253 de 4 de febrero de 2010, y no presentar a esta Autoridad los soportes respectivos (actas de los talleres con su respectivo listado de asistencia y registro fotográfico) del corredor a cargo de la empresa.

23.- No dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en la Ficha 11. Educación y Prevención Relacionada con el Corredor Férreo, y no presentar a esta Autoridad los soportes respectivos (actas de las socializaciones con la comunidad y de la (sic) capacitaciones con los trabajadores con su respectivo listado, de asistencia y registro fotográfico y planillas de entrega de divulgación relacionada con el reglamento de movilización de trenes).

(…)

26.- No informar por escrito a los contratistas y en general a todo el personal involucrado en el proyecto sobre las obligaciones, medios de control y prohibiciones establecidas por esta Autoridad, así como aquellas definidas en el PMA presentado por la empresa y exigir el estricto acatamiento de las mismas, en cumplimiento a lo establecido en el Artículo décimo noveno de la Resolución 0225 del 11 de marzo de 2002. (…)

Teniendo en cuenta que los hechos 22, 23 y 26 por los cuales se dio inicio al procedimiento sancionatorio mediante el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016 se encuentran relacionados entre sí y que las actividades de las fichas 10, 11 del PMA y el artículo décimo noveno de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002 están enfocadas a objetivos principalmente de educación y prevención con actividades de capacitación, divulgación de la información, sociabilización en referencia al corredor férreo se procede hacer un análisis para los tres hechos como se detalla a continuación.

De acuerdo con el Concepto Técnico No. 5639 del 10 de septiembre de 2020, estos hechos identificados con **número 22, número 23 y número 26**, en el Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, es el mismo que se encuentra en curso y por el cual esta autoridad ordeno apertura de investigación en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL OESTE S.A, mediante el Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012, identificado con el **literal c)**; información que se encuentra contenida en el expediente sancionatorio SAN0740-00-2019, en consecuencia, se considera pertinente no formular cargo dentro del expediente sancionatorio SAN0830-00-2019 en contra de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S y que se continúe con la investigación ambiental a través del Auto No. 2416 del 1 de agosto de 2012 sustentado en que no se puede realizar procesos sancionatorios por los mismos hechos, teniendo en cuenta el principio NON BIS IN IDEM.

En razón de lo expuesto, se concluye no se formulará cargos de los mencionados hechos en el presente acto administrativo.

Así las cosas, atendiendo a que, el mencionado artículo 24, contempla como requisitos para la formulación de cargos: i) acciones u omisiones que constituyen la infracción e ii) individualizadas las normas ambientales que se estiman violadas o el daño causado), en el presente caso resulta evidente que ninguno de los dos (2) requisitos se cumple conforme a lo previsto anteriormente y, en consecuencia, es evidente que esta autoridad deba



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

abstenerse de formular cargos por el presunto incumplimiento en mención y, así lo deba hacer saber en la parte dispositiva del presente acto administrativo.

En vista de lo anterior, de conformidad con la evaluación y valoración técnico - jurídica realizada por esta Autoridad para el presente caso, se evidencia la presunta comisión de una infracción ambiental por parte de las sociedades FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., identificado con NIT. 900.225.133-2, y contra la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., identificado con NIT. 830.052.596-1, razón por la cual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley No. 1333 del 21 de julio del 2009, se procederá a formular los cargos correspondientes en el presente proceso administrativo ambiental de carácter sancionatorio.

En mérito de lo expuesto,

DISPONE:

ARTÍCULO PRIMERO: Formular el siguiente pliego de cargos a la sociedad TREN DE OCCIDENTE S.A., EN REORGANIZACION, identificado con NIT. 830.052.596-1, dentro del procedimiento sancionatorio ambiental iniciado mediante Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo, así:

CARGO PRIMERO: No construir el pozo séptico incluido en los acuerdos de la consulta previa con la comunidad indígena Embera – Chamí, localizada en el sitio denominado Alambrado Alto en el Km 327+500, al parecer infringiendo lo establecido en el artículo 10 de la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 1 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, en el numeral 33 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015 y el numeral 4.41 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO SEGUNDO: No presentar la información de la implementación continua de las medidas de manejo y disposición de los materiales sobrantes de excavación y materiales removidos de derrumbes, en donde se especifique como mínimo los volúmenes dispuestos, localización, medidas de manejo ambiental implementadas, capacidad, vida útil y permisos ambientales del lugar de disposición, al parecer infringiendo lo establecido en la Ficha 3. Programa de Reducción, Reutilización y Reciclaje de Residuos, dispuesta en el numeral 3 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 4 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.

CARGO TERCERO: No presentar los monitoreos de calidad de agua de acuerdo con lo establecido en el Plan de Manejo, en cumplimiento del Plan de Monitoreo de la Calidad del Agua, infringiendo con lo establecido en el numeral 13.2 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, y que fue reiterado en el literal f del artículo segundo del Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, en el subnumeral 1 del numeral 33 del artículo segundo del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2014, en el numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de diciembre de 2010, en el numeral 8 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, en el numeral 4.65 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018 y en el subnumeral 2.2 del numeral 2 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO CUARTO: No dar cumplimiento a las medidas del Plan de Monitoreo y Seguimiento a aspectos socioeconómicos y culturales establecidos en el Plan de Manejo Ambiental-PMA, tales como: la revisión del cumplimiento de los objetivos formulados, tareas programadas y metas propuestas para cada uno de los programas establecidos en el plan de gestión social, el cumplimiento de los contenidos de los programas, la evaluación de los aspectos y metodologías



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

propuestas, infringiendo con lo establecido en el sub- numeral 13.4 del numeral 13 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 2 del artículo tercero del Auto No. 1380 del 13 de mayo de 2009, en el sub-numeral 2.4 del numeral 2 del artículo tercero de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, en el numeral 7 del artículo primero del Auto No. 1938 del 25 de junio de 2012 y en el numeral 24 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.

ARTÍCULO SEGUNDO: Formular el siguiente pliego de cargos a la sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. EN LIQUIDACION JUDICIAL, identificado con NIT. 900.225.133-2, dentro del procedimiento sancionatorio ambiental iniciado mediante Auto No. 24 del 7 de enero de 2016, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo, así:

CARGO PRIMERO: No implementar de manera continua, las medidas de protección a los cuerpos de agua afectados por las labores de limpieza y mantenimiento de las obras hidráulicas existentes, así como medidas de estabilización de taludes para evitar que material producto de los deslizamientos, afecten el Rio Dagua, infringiendo con lo establecido en la Ficha 1 del Plan de manejo Ambiental, dispuesto en el numeral 1 del artículo tercero de la Resolución No. 0225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 2 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014 y en el numeral 1.1 y 4.42 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO SEGUNDO: No indicar las actividades realizadas para dar cumplimiento a la Ficha 2. Obras, Medidas y Actividades de Protección y Manejo de Suelos, y adicionalmente no presentar los soportes de las medidas implementadas para restaurar la vía en el K64+000, K240 y K328, este último del ramal Zarzal-La Tebaida, infringiendo lo establecido en la Ficha 2 del Plan de Manejo Ambiental, en el numeral 2 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2005, obligación reiterada en el numeral 3 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014 y en el numeral 1.2 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO TERCERO: No implementar de manera continua las medidas de manejo ambiental dirigidas a regenerar las áreas afectadas por procesos erosivos asociados a inestabilidad de taludes en el corredor férreo, infringiendo con lo establecido en la Ficha 4. Restauración Morfológica, Estabilidad Geotécnica y Manejo de Cortes y Rellenos. dispuesta en el numeral 5 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002., obligación reiterada en el numeral 5 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, el numeral 1.4 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO CUARTO: No implementar medidas de manejo para los talleres de Palmira y Estación Buenaventura de acuerdo con el análisis realizado en el presente acto administrativo para la Ficha 5. Pautas de Manejo Ambiental para Patios de Almacenamiento, Tendido y Almacenamiento de Combustibles. Adicionalmente presentar los soportes de la entrega de los residuos a la empresa Palmiaseo, así como copia del permiso ambiental de la mencionada empresa expedido por la Autoridad Ambiental Competente, infringiendo con lo establecido en la Ficha 5. Pautas de manejo ambiental para patios de almacenamiento, tendido y almacenamiento combustibles, dispuesto en el numeral 6 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 6 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, el numeral 14 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015 y en el numeral 1.5 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO QUINTO: No implementar de manera continua las medidas establecidas en la Ficha 6. Adecuación de Obras de Arte y Obras Civiles y geotécnicas de Protección



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Ambiental de acuerdo con el alcance definido en el PMA, infringiendo con lo establecido en la Ficha 6. Adecuación de Obras de Arte y Obras Civiles y Geotécnicas de Protección Ambiental de acuerdo con el alcance definido en el numeral 7 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 7 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014 y en el numeral 1.6 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO SEXTO: No dar estricto cumplimiento a las medidas y actividades del Plan de Contingencias, establecidos dentro del Plan de Manejo Ambiental y los requerimientos posteriores de los actos administrativos de seguimiento de esta autoridad, infringiendo con lo establecido en el numeral 14 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación que fue reiterada en el numeral 4 del artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, en el numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de noviembre de 2010, en el numeral 9 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2010, en el numeral 14 del artículo primero de la Resolución No. 150 del 18 de febrero de 2010, en el numeral 5 del artículo primero de la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015 y en el numeral 4.56, numeral 4.48 y numeral 3.1 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO SEPTIMO: No disponer en las ZODMES que se tenían autorizadas los residuos sólidos retirados se la vía férrea generados por los deslizamientos que se presentaron a causa de la ola invernal de 2010 a 2011, infringiendo con lo establecido en el numeral 3 del artículo tercero y el numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación que fue reiterada en el numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de diciembre de 2010, en el artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010, en el numeral 10 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, en el numeral 8 del artículo primero de la Resolución No. 150 del 14 de febrero de 2014, en el numeral 7 y numeral 9 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015 y el numeral 4.49 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO OCTAVO: Por no presentar los monitoreos de las obras ambientales adelantadas en el corredor férreo, especialmente en el K36+250, K36+450, K36+600, K37+700 y K38+000., infringiendo con lo establecido en el sub-numeral 13.1 del numeral 13 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 29 de diciembre de 2010, en el numeral 1 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, y en el numeral 4 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015.

CARGO NOVENO: No presentar el resultado de los monitoreos de suelos para las obras civiles adelantadas en el marco de la conservación del corredor férreo, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental-PMA., infringiendo con lo establecido en el sub-numeral 13.3 del numeral 3 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 4 del artículo cuarto de la Resolución No. 2386 del 24 de diciembre de 2010, en el numeral 12 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014, en el numeral 5 del artículo primero del Auto No. 5074 del 19 de noviembre de 2015, en el numeral 2 del artículo primero de la Resolución No. 1493 del 20 de noviembre de 2015 y el numeral 2.3 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO DÉCIMO: No tramitar los permisos mineros y ambientales de las fuentes de materiales utilizadas para aprovisionarse de arena para la operación de los trenes y de los elementos requeridos para la conservación de la vía; así como el permiso de ocupación de cauce temporal para las actividades realizadas en el K60+100-



“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL”

Quebrada La Ceniza; y los soportes de la importación de las traviesas de madera, infringiendo con lo establecido en el artículo décimo segundo de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en el numeral 6 del artículo primero del Auto No. 5074 del 15 de noviembre de 2015 y en el numeral 4.58 del artículo primero del Auto No. 8762 del 27 de diciembre de 2018.

CARGO DÉCIMO PRIMERO: No presentar los ajustes correspondientes a las obligaciones establecidas por la cesión a cargo de la Sociedad Ferrocarriles del Oeste S.A., para las medidas de manejo de residuos sólidos, domésticos, industriales y peligrosos; manejo de la trampa de grasas del taller Palmira; así como el trámite de los permisos para uso de los recursos naturales, infringiendo con lo establecido en los artículos séptimo, décimo segundo y décimo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación reiterada en los numerales 1, 2 y 3 del artículo quinto de la Resolución No. 1404 del 14 de julio de 2010 y en el numeral 15 del artículo primero del Auto No. 429 del 14 de febrero de 2014.

CARGO DÉCIMO SEGUNDO: Impedir el debido seguimiento a las medidas ambientales para establecer su eficacia y efectividad para el control de los impactos ambientales identificados en el proyecto por la no presentación de los informes de cumplimiento ambiental de acuerdo a la metodología definida en el Auto No. 2208 del 15 de agosto de 2007, para los ICA 2 y 3 asimismo remitir información incompleta del avance anual del proyecto en el ICA 4, sumado a la no remisión para su evaluación los ICA'S 5, 6, 7, infringiendo con lo establecido en el numeral 15 del artículo tercero de la Resolución No. 225 del 11 de marzo de 2002, obligación aclarada en el artículo tercero del Auto No. 1433 del 17 de agosto de 2005, obligación que fue reiterada en el artículo tercero de la Resolución No. 1404 del 19 de julio de 2010 y en numeral 1 del artículo primero del Auto No. 1938 del 15 de junio de 2012.

PARÁGRAFO. El expediente SAN0830-00-2019 estará a disposición de la investigada y de cualquier persona, en los términos del artículo 36 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO SEGUNDO: Las sociedades FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. EN LIQUIDACION JUDICIAL, identificado con NIT. 900.225.133-2 y TREN DE OCCIDENTE S.A., EN REORGANIZACION, identificado con NIT. 830.052.596-1, disponen del término de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente a la notificación del presente acto administrativo, para presentar los respectivos descargos por escrito y aporte o solicite la práctica de las pruebas que estime pertinentes y que sean conducentes, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 de la Ley 1333 de 2009.

PARÁGRAFO. La totalidad de los gastos que ocasione la práctica de pruebas serán a cargo de quien las solicite, en concordancia a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 1333 de 2009.

ARTÍCULO TERCERO: Notificar el presente acto administrativo a las sociedades FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. EN LIQUIDACION JUDICIAL, identificado con NIT. 900.225.133-2 y TREN DE OCCIDENTE S.A., EN REORGANIZACION, identificado con NIT. 830.052.596-1, a través de su apoderado debidamente constituido, de haberse conferido mandato en la presente actuación sancionatoria, o en su defecto, por intermedio de su representante legal.

ARTÍCULO CUARTO: Contra el presente acto administrativo no procede recurso, de conformidad con el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



**“POR EL CUAL SE FORMULAN CARGOS DENTRO DE UN PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO AMBIENTAL”**

Dado en Bogotá D.C., a los 27 de octubre de 2022

DANIEL RICARDO PÁEZ DELGADO
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Ejecutores
CARLOS ALFONSO CORREDOR
QUEZADA
Contratista

Revisor / Líder
JOSE VICENTE AZUERO
GONZALEZ
Coordinador del Grupo de Conceptos
Jurídicos

CESAR ALBEIRO RODRIGUEZ
LEON
Contratista

Expediente No. SAN0830-00-2019
Concepto Técnico No. 05639 del 10 de septiembre de 2020.
Fecha: _____

Proceso No.: 2022241707

Archívese en: SAN0830-00-2019
Plantilla_Auto_SILA_v3_42852

Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistemas de Información de la ANLA. El original reposa en los archivos digitales de la Entidad.

